جـامـعـة الــشـرق الأوسـط
MIDDLE EAST UNIVERSITY

الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري

The legal Nature of the peril in the Marine Insurance

إعداد الطالبة

شيرين عبد حسن يعقوب

المشرف

الأستاذ الدكتور هاشم رمضان الجزائري

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير

في القانون الخاص

جامعة الشرق الأوسط

كلية الحقوق

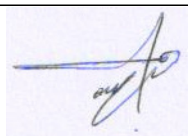
القانون الخاص

2010

التفويض

أنا الطالبة : شيرين عبد حسن يعقوب، أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقيا والكترونيا للمكتبات، أو المنظمات، أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم: شيرين عبد حسن يعقوب

التوقيع:	
التاريخ:	**2010 / 9 / 29**

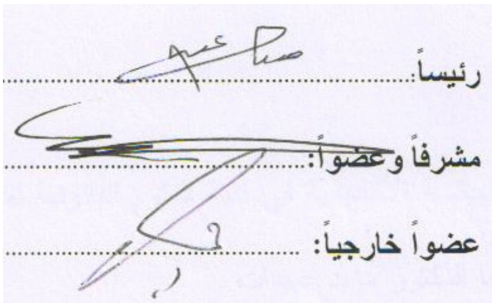
اقرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها: " الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري "

وأجيزت بتاريخ: 29 / 9 / 2010

أعضاء لجنة المناقشة (في حالة الإشراف المنفرد)

1. **الدكتور: مؤيد عبيدات**
2. **الأستاذ الدكتور: هاشم رمضان الجزائري**
3. **الدكتور: عبد الله السوفاني**



شكر وتقدير

الحمد والشكر لله الذي أنزل على عبده الكتاب ولم يجعل له عوجاً، والصلاة والسلام على إمـــام المرسلين وسيد الخلق أجمعين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم.

أتقدم بالشكر الجزيل إلى أستاذي الأستاذ الدكتور هاشم رمضان الجزائري على الجهد الذي بذله في إشرافه على رسالتي، وعلى توجيهاته وإرشاداته القيّمة، لما كان لكل ذلك من أثره العظيم في إعداد هذه الرسالة.

وأتقدم بالشكـــر الجزيـــل إلى أعضـــاء الهيئـــة الأكاديمية في كلية العلوم القانونية لمـــا قدموه لي من إرشادات ومساعدات ممثلين بعميدها الدكتور مؤيد عبيدات .

الطالبة

شيرين عبد حسن يعقوب

الإهـــــداء

إلى من لن اقدر على شكرهم ما حييت

أبــــي وأمي

أطال الله في عمرهما وأبقاهما لي

إلى حسن ومصطفى ومحمد وعمر نور عيني

إلى أسماء و دانا وهلا مهجة قلبي

إلى كل من وثق بي وساعدني للوصول إلى ما تصبوا

إليه نفسي

أهدي هذا العمل المتواضع

الباحثة

شيرين عبد حسن يعقوب

قائمة المحتويات

الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري

إعداد

شيرين عبد حسن يعقوب

المشرف

الأستاذ الدكتور هاشم رمضان الجزائري

ملخص الرسالة

لقد تناولت هذه الدراسة التي عنوانها الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري ، أهم الشروط والأحكام القانونية المتعلقة بالخطر البحري في التأمين البحري ، فمن خلال هذه الدراسة تبين الخصوصية والتميز الذي ينفرد بها عنصر الخطر البحري عن غيره من انواع التأمين .

فقد استطعنا من خلال هذه الدراسة التوصل الى بيان مفهوم عنصر الخطر البحري وأهميته القانونية الخاصة في التأمين البحري ، إذ أنه كان العنصر الرئيسي الذي أدى الى نشوء قواعد قانونية خاصة بالتأمين البحري.

ففي هذه الدراسة تم التوصل الى تحديد موقف المشرع الأردني من الخطر الظني الذي لا يقوم الا بذهن المتعاقدين ، وتوصلنا الى أن المشرع الأردني لا يبطل عقد التأمين إلا في حال ثبوت علم احد المتعاقدين بوقوع الخطر أو وصول الشيء المؤمن عليه قبل إبرام عقد التأمين، على خلاف القواعد العامة للتأمين التي تقضي ببطلان عقد التأمين على خطر قد تحقق حدوثه أو زال .

كما تبين لنا أن المشرع الأردني قد عالج حالة تعدد التأمينات والأحكام القانونية المتعلقة بها إذ إشترط أن لا تكون قيمة التعويض تزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه وذلك تطبيقاُ لمبدأ " الإثراء بلا سبب ".

كما عالجت هذه الدراسة وسائل إثبات تحقق الخطر البحري في التأمين البحري ، وكيف انه بالرغم من الخصوصية التي ينفرد بها إلا ان القواعد العامة للإثبات هي المطبقة على واقعة تحقق الخطر البحري.

وفي هذه الدراسة تم ابراز التفرقة بين مفهومي الخطر في التأمين البحري والخطر البحري ، حيث تم التوصل الى ان مصطلح الخطر في التأمين البحري أوسع في معناه من مصطلح الخطر البحري ، بإعتبار ان الأول يشمل الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر "أخطار البحر" وكذلك الأخطار التي تحدث على البحر ، إضافة الى الأخطار غير البحرية التي يغطيها التأمين وفقاً لنظرية امتداد التأمين البحري الى اخطار غير بحرية.

كما عالجت هذه الدراسة الأخطار المؤمنة والمستبعدة وفقاً للقانون التجارة البحرية الأردني ، والأخطار المؤمنة والمستبعدة وفقاً لوثيقة التأمين ، وبالذات شروط التأمين الصادرة عن معهد لندن لمكتتبي التأمين وأهمها : شروط التأمين البحري (أ) وشروط التأمين البحري (ب) وشروط التأمين (ج).

وعولجت جميع هذه المسائل وفقاً للقانون الأردني بالمقارنة مع القانون الإنجليزي والفرنسي ، وإن مواضيع هذه الدراسة جاءت في خمسة فصول على النحو التالي:

الفصل الأول : وكان مقدمة عن هذا البحث .

الفصل الثاني: جاء بعنوان الخطر البحري وأهميته في التأمين البحري، والذي بينا من خلاله ماهية التامين البحري والأهمية القانونية له .

الفصل الثالث : فقد تحدثنا فيه عن الوضع القانوني للخطر في التامين البحري وأنواع الأخطار البحرية .

والفصل الرابع فكان عنوانه امتداد التأمين البحري للأخطار غير البحرية وقد تناولنا فيـــه فـــي المبجث الأول منه الأخطار المؤمنة والمستبعدة بموجب قانون التجارة البحرية الأردني ووثيقـــة التأمين الصادرة عن معهد لندن لمكتتبي التأمين وشروطها (أ) و (ب) و (ج)

والفصل الخامس تضمن الخاتمة والتي ورد فيها أولاً (الاستنتاجات) وثانياً (التوصيات) ، ومـــن ثم الملاحق .

The legal Nature of the peril in the Marine Insurance

Abstract

This study has been titled as “ The legal nature of the peril in marine insurance “ , Which is the key element in marine insurance , we showed through this study the most important terms and conditions related to risk in marine insurance.

We have been reached in this study to define the meaning of the danger in marine insurance and the legal significance of it.

And this study has proved the position of the Jordanian legislator from the Suspected or putative risk , from which the Jordanian maritime legislator has sanctioned the insurance . Such contract was considered valid unless it has been established that the news or notice of the loss of the subject_matter or their arrival has reached the place where the contract was signed or to the place where assured or insurer is found , contrary to the general rules which provide for the invalidation of the insurance contract, concluded for covering a risk than has already taken place or ceased to exit prior to the conclusion.

As we found that the Jordanian legislature has addressed the case of multiple insurance and related legal provisions as stipulated should not be the amount of compensation in excess of the insured value of the thing and the application of the principle of "unjust enrichment".

This study also dealt with means of verification to prove the danger in marine insurance, and how that in spite of privacy that are unique only to the general rules of evidence are applied to the reality check of marine risk.

And this study addressed the risks insured and excluded according to the law of maritime trade of Jordan, the risks insured and excluded according

to the insurance policy, in particular the insurance requirements of the Institute of London underwriters, including the most important of which are : The Institute Cargo Clauses (A) , The Institute Cargo Clauses (B) , The Institute Cargo Clauses (C).

Has been the work of this study accordance with Jordanian law, as compared with English law and French, this study has been divided into five chapters which are as follows :

Chapter I: The Introduction.

Chapter II , entitled : Maritime risk and its importance in marine insurance.

Chapter III, entitled the legal status of risk in the marine insurance.

The fourth chapter is entitled : The extension of marine insurance of the risks non-marine .

Chapter V is entitled, Conclusion And contains findings, conclusions and Supplements.

الفصل الأول

المقدمـــــة

الفصل الأول

مقدمة

أولاً : فكرة عن موضوع الدراسة

ينطوي النشاط البحري على كثير من المخاطر سواء ما كان منها عائداً إلى الحوادث البحرية ، أو ما كان يرجع منها الى طبيعة ونوعية الواسطة المستخدمة في النقل البحري[1]، وتختلف الحوادث البحرية والخسائر الناتجة عنها في طبيعتها، وفي مدى تحققها، وفي جسامة الأضرار أو الخسائر التي قد تلحق بالمؤمن له ، وعليه فقد أوجد التجار نظام يقوم على التخفيف من عبء الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث ، ويقوم نظام التأمين البحري على فكرة مفادها أن توزع الأضرار والخسائر الناتجة عن حادثة معينة على مجموعة من الأشخاص بدلاً من ان يتحمل أحدهم لوحده نتائجها.

ولتلك الأسباب نشأت فكرة التأمين البحري لحماية أصحاب التجارة البحرية من مخاطر الملاحة البحرية، ويعد التأمين البحري وسيلة أمان وحماية للمؤمن له في مواجهة الأخطار التي قد تلحق به ووسيلة فعالة لتخفيف الآثار المترتبة على الأحداث والخسائر التي قد تتعرض لها تجارته[2] .

للتأمين البحري مركز بالغ الأهمية في العمليات التجارية البحرية إذ من النادر أن تبحر أية سفينة دون أن يتم التأمين عليها[3]، وتعود اهميته لضخامة المبالغ المالية التي تمثلها العمليات البحرية بدءً من السفينة إلى البضائع المنقولة على متن السفينة وبسبب الأخطار الجسيمة التي قد تواجهها الرحلة البحرية .

---

[1]. المقدادي، عادل علي – 2002- القانون البحري ، الطبعة الاولى ، مكتبة دار الثقافة للتوزيع والنشر –عمان/ الأردن – ص. 323.
[2]. قايد – محمد بهجت علدالله – 2005/2004 – الوسيط في شرح قانون التجارةالبحرية – الطبعة الأولى – الناشر دار النهضة العربية – القاهرة / مصر- ص. 375.
[3]. الشرعان – محمد ، بدون تاريخ نشر ، الخطر في التامين البحري . ص.66

ومن خلال هذه الدراسة سوف يتم التعرف على طريقة تحديد الخطر البحري وبيان أنواعه، والفكرة التي يقوم عليها، وطرق إثبات تحققه، وبيان بعض أنواع الخطر البحري كخطر الأمطار وخطر القرصنة البحرية وخطر التصادم البحري وغيرها من الأخطار.

ويثور هنا تساؤل فيما إذا كان التأمين البحري يمتد إلى أخطار غير بحرية كالخطر الذي تتعرض له البضائع؟، وفيما إذا كان يشمل البضائع التي لم يتم نقلها وما زالت في المخازن؟، هل هناك أية أخطار يشملها أو يستبعدها كل من القانون البحري ووثيقة التأمين؟، وستتم الإجابة على هذه التساؤلات السابقة وتحديد الطبيعة القانونية للخطر البحري وبيان ماهيته وأنواعه.

ثانياً : مشكلة الدارسة :

تتجسد مشكلة الدراسة في أن الخطر البحري يحدث دائماً والسفينة في عــرض البحــر الأمر الذي يعقد مسألة تحديد أسباب حدوثه وما إذا كان قد حصل بشكل متعمد أم لا. كمــا أن طول المسافة الزمنية بين لحظة تحقق الخطر ووصول السفينة إلى الميناء إن وصــلت ســالمة يفاقم من جسامة هذه الأخطار. بالإضافة إلى أن تعدد مصادر الخطر البحري وأسبابه يزيد من احتمال تحققه إذا ما قيس باحتمالية حدوثه في أنواع التأمين الأخرى وهذا ما يجعل كلفة التأمين على الخطر البحري عالية.

كما وان ظهور بعض الأخطار البحرية التي يعتقد أنها قد انقرضت كالقرصــنة البحريــة بأسلوب جديد لدرجة أنه يوازي الإرهاب الدولي بخطورته ، يؤدي إلى تساؤل مفاده هل أن هذا الخطر بشكله الجديد سيعمل على ارتفاع كلف التأمين وبالتالي انعكاس ذلك على ارتفاع أثمــان البضائع المنقولة بحراً.

ثالثاً : اسئلة الدراسة(عناصر المشكلة)

تظهر عناصر المشكلة من خلال الإجابة على تساؤلات متعددة نذكر منها :

1. هل يجوز التأمين البحري على الخطر الظني ؟.
2. هل قام المشرع الأردني بتنظيم عملية تعدد التأمينات على الشيء المؤمن عليه..؟ وما هي الآثار القانونية التي تترتب على هذه الحالة ؟
3. هل اشترط القانون الكتابة لغايات إثبات حدوث الخطر البحري، أم أنه أجاز إثبات تحقق الخطر البحري بكافة طرق الإثبات؟ وهل تختلف طرق الإثبات باختلاف الشيء المؤمن عليه؟
4. هل يغطي عقد التأمين أخطار العمليات التابعة للرحلة البحرية ، وإن كانت هذه العمليات غير بحرية ؟.

رابعاً : أهمية موضوع الدراسة

ترجع أهمية هذه الدراسة بكونها تتعلق بموضوع مهم من مواضيع التأمين البحري وهو موضوع الطبيعة القانونية للخطر البحري ، حيث تجد شركات التأمين العاملة في مجال التأمين البحري نفسها أمام أخطار تنتج عنها أضرار ذات كلف عالية تحدث في عرض البحار والمحيطات بعيداً عن أنظار الناس ورقابة شركات التأمين ، وهذا ما يعقد مسألة الوقوف على أسباب حدوثها .

كما أن صعوبة معالجة الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية حال حدوثها يفاقم من جسامتها وبالتالي يضاعف من المبالغ التي تدفعها شركات التأمين لقاء هذه الأضرار كما أن

تعدد مصادر الخطر البحري يزيد من احتمال حدوثه وهذا ما يضطر شركات التأمين البحـــري إلى اللجوء إلى شركات إعادة التأمين للتأمين على نفسها في مواجهة هذه الأضرار ذات الكلف العالية خوفاً من تعرضها للإفلاس ، لذا فإن أهمية هذه الدراسة ترجع إلى تسليط الضوء علـــى مثل هذه الأمور والبحث عن معالجه لها .

خامساً : الدراسات السابقة

في حدود علمي وبحثي لا توجد دراسة تناولت موضوع الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري أي بنفس موضوع دراستي، وإنما هناك دراسات سابقة على النحو التالي :

1. رسالة ماجستير بعنوان "**عنصر الخطر وما يترتب عليه من التزامات وجزاء الإخلال بهـــا في عقد التأمين**" (1990)– للباحث خالد سعد الدين عبد العزيز داود ، الجامعة الأردنية، تناول الباحث في هذه الدراسة القواعد العامة لعقد التأمين، بالإضافة إلى القواعد العامة للخطـــر فـــي التأمين، مكتفياً بتعريف الخطر وتحديد شروط تحققه، والالتزامات المترتبة على أطراف عقـــد التأمين وجزاء الإخلال بها متعرضاً لموضوع إدارة الخطر .

والملاحظ هنا أن الباحث لم يتطرق لعنصر الخطر في التأمين البحري بدقـــه، واكتفـــى بالحديث عن القواعد العامة لعنصر الخطر في التأمين بشكل عام ، حيث لم يعمل الباحث علـــى بيان أنواع الخطر في التأمين البحري، والآثار القانونية المترتبة على أطراف العقد في حال تعدد التأمينات، ومدى امتداد عقد التأمين، وإنما انصب جهد الباحث هنا على التزامات أطراف عقـــد التأمين والجزاءات المترتبة على مخالفتها.

2. رسالة ماجستير بعنوان **الخطر في التأمين البحري (1999)**- للباحث أشـــرف إســـماعيل محمد العدوان–الجامعة الأردنية، حيث تناولت هذه الدراسة أحكام الخطر في التأمين البحــري، من خلال توضيح ماهية التأمين البحري، ووثيقة التأمين البحري وما تتضمنه من بيانات، معرجاً بعد ذلك على الخطر البحري، ببيان صوره وإثباته موضحاً الأحكام القانونية المتعلقة بامتداد عقد التأمين البحري، وفي هذه الدراسة تطرق الباحث الى الخطر إلا انه لم يعمل على تحديد بعــض انواع الخطر البحري من حيث خطر التصادم وخطر العواصف وخطــر القرصـــنة البحريـــة والتصادم البحري وإعسار الشاحن.

3- رسالة ماجستير بعنوان " **وثيقة التأمين البحري العائمة** " (شباط 2008) – للباحثة حسنة " محمود صابر " مصطفى، جامعة عمان العربية ، وقد تناولت هذه الرســـالة وثيقـــة التـــأمين البحرية العائمة من حيث تعريفها والطبيعة القانونية للوثيقة العائمة وآثارها .

ومن أهم النتائج التي توصلت لها الباحثة هي عن انتشار العمل بالوثيقة العائمة ، إلا أن الباحثة لم تتطرق في بحثها إلى الخطر بشكل موسع والذي هو محل الوثيقة العائمة .

سادساً : مصطلحات الدراسة

- **عقد التأمين** : (هو عقد يلتزم المؤمن أن يؤدي الى المؤمن له أو الى المستفيد الـــذي اشترط التأمين لصالحة مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخـــر فـــي حالة وقوع الحادث المؤمن ضده أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابـــل مبلـــغ محدد أو أقساط دورية يؤديها المؤمن له للمؤمن) [1].

---

[1]. المادة (920) من القانون المدني الأردني

- **التأمين البحري** : (هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن الهلاك الحقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط) .

- **وثيقة التأمين** : وثيقة (بوليصة) التأمين المبرمة بين المؤمن والمؤمن له المتضمنة شروط العقد بين الطرفين وتعهداتهما والتزاماتهما وحقوقهما أو حقوق المستفيد من التأمين وأي ملحق بهذه الوثيقة[1] .

- **المؤمن** : أي شركة تأمين أردنية أو فرع لشركة تأمين أجنبية في المملكة حاصلة على إجازة ممارسة أعمال التأمين بموجب أحكام هذا القانون[2].

- **المؤمن له:** الشخص الصادر باسمه عقد التأمين[3].

- **البضائع** : هي ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء أيا كان نوعها ، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه[4].

سابعاً: محددات الدراسة

تدخل هذه الدراسة في نطاق الدراسات التي تتناول موضع التأمين، وتعنى بالذات بالتأمين البحري وبالأخص عنصر الخطر في مجال التأمين البحري إذ انه في حال تخلفه لا نكون أمام

---

[1]. المادة (2) من قانون تنظيم أعمال التأمين وتعديلاته رقم رقم 33 لسنة 1999 المنشور على صفحة 4271 من عدد الجريدة الرسمية رقم 4389 تاريخ 1999/11/1م.

[2]. المادة (2) من قانون تنظيم اعمال التأمين وتعديلاته رقم 33 لسنة 1999المنشور على صفحة 4271 من عدد الجريدة الرسمية رقم 4389 تاريخ 1999/11/1م .

[3]. المادة (2) قانون مراقبة أعمال التأمين رقم (5) لسنة 1965

[4]. المادة (1) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياَ او جزئياً لعام 2009

عملية تامين بالمعنى الحقيقي ، فالخطر يستلزم تعيينه بالعقد وهو مجرد احتمال وليس مؤكداً ، وستتطرق هذه الدراسة إلى الخطر الظني الذي يكون في ذهن المؤمن له بالرغم من تحققــه ، بالإضافة إلى التعريف بأنواع التأمين البحري كخطر القرصنة والتصادم البحري.

وسوف تنصب أحكام هذه الدراسة على أحكام القانون الأردني وبالذات قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972م ، إلى جانب القانون المدني الأردني ، بالإضافة إلى قانون تنظيم أعمال التأمين وتعديلاته رقم (33) لسنة 1999 ، وقانون السلطة البحرية الأردنية لسنة 2006م وقانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 ، والإتفاقيات الدولية ذات العلاقة .

ثامناً: منهجية البحث

ستتم هذه الدراسة من خلال إتباع الأسلوب الوصفي التحليلي الميداني، حيث سوف أعمــل على جولة ميدانية على شركات التأمين وشركات الشحن البحري وبيان المخاطر التــي تحيــق بعمليات نقل البضائع بالسفن ، بالإضافة إلى تعزيز هذه الزيارات الميدانية بالمقابلات الشخصية لدى المسئولين في شركات التأمين وشركات الشحن والنقل البحري ، بالاضافة للاستعانة بآراء الفقهاء والقرارات القضائية المتعلقة بهذا الخصوص من خلال تحليلها تحليلاً مناسباً.

وستنصب أحكام هذه الدراسة على أحكام القانون الأردني وبالذات قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972م ، إلى جانب القانون المدني الأردني الى الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة.

الفصل الثاني

الخطر وأهميته في التأمين البحري

الفصل الثاني

ماهية الخطر وأهميته في التأمين البحري

مقدمة :

لغايات تعريف الخطر البحري يجب البحث في كل ما هو متعلق به من شروط وأحكام ، لذا كان من الضروري ومن خلال هذا الفصل البحث مفهوم الخطر البحري وشروط صحة عنصر الخطر وأهميته ، التعرف على محل الخطر البحري في عملية التأمين وفيما إذا كان تخلف أي منها يؤثر على عنصر الخطر، ولمعالجة هذا الموضوع قسمت هذا الفصل الى المباحث التالية :

المبحث الأول: مفهوم الخطر البحري وأهميته في التامين البحري

المبحث الثاني: التأمين على خطر بحري قد تحقق حدوثه

المبحث الأول

مفهوم الخطر البحري في التأمين البحري

يعتبر الخطر العنصر الرئيسي في عملية التأمين بشكل عام فهو محل وثيقة التأمين البحري والذي يترتب على تخلفه – تخلف العملية التأمينية بأكملها، فحيث لا خطر لا تأمين[1].

[1]. انظر كل من الشرقاوي.محمود سمير – 1385هـ/ 1966م - الخطر في التأمين البحري – الناشر الدار القومية للطباعة والنشر /القاهرة - ص.51) و (عطير، عبد القادر– الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"دراسة مقارنة"– 1999- دار الثقافة للتوزيع والنشر- عمان /الأردن- ص.634.

ومنذ القدم تعددت الآراء القانونية في تعريف عنصر الخطر في التأمين لتمييزه عما سواه وبيان شروطه وأقسامه وبيان أهميته ، لذا سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين وهي :-

المطلب الأول : التعريف بالخطر البحري وأهميته

المطلب الثاني : شروط وأقسام الخطر البحري

المطلب الأول : التعريف بالخطر البحري وأهميته

الفرع الأول :- تعريف الخطر البحري

أولاً : الخطر لغة

يقصد بالخطر في اللغة الإِشْرافُ على الهَلاكِ [1]، ويقال خاطر به أي جازف وأشقاه على خطر[2]، وصفة الخطر (Danger) و(risk) عن اللاتينية (dominiarium) سيطرة ، ومصدر الخطر يكمن فيه الضرر(منتوج خطر) يخشى منه عمل مضر أو مسيء (مسلك خطر)، وبالفرنسية الخطر(Risqué) [3].

ثانياً :- الخطر في التأمين بشكل عام

يختلف تعريف مصطلح الخطر في التأمين بشكل عام عنه كمصطلح في عملية التأمين البحري حيث تستعمل كلمة الخطر في التأمين بشكل عام للدلالة على الحوادث التي ان وقعت

---

[1].القاموس المحيط– 1403هـ- 1983م - لمجد الدين الفيروز آبادي- دار الفكر- بيروت و اللحام– محمد هادي وآخرون– 1428هـ - 2007م - القاموس - الطبعة الثانية – منشورات دار الكتب العلمية – بيروت /لبنان– ص. 215.

[2]. المعجم الوسيط- الجزء الأول- ص.343.

[3]. معجم المصطلحات القانونية – لـ جيرار كورنو ترجمة منصور القاضي- 1430هـ- 2009م – الطبعة الثانية - المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع – لبنان - ص. 759.

ألزمت المؤمن بتعويض الخسارة الناشئة عنها[1]، ويتضح لنا هذا من خلال نص المادة (920) من القانون المدني الأردني والتي جاء فيها ان: " **التأمين عقد يلتزم به المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل مبلغ محدد أو أقساط دورية يؤديها المؤمن له للمؤمن** " ، ومن خلال هذا النص نلاحظ ان العوض المالي يصبح لازماً على المؤمن بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه .

وقد يعرف الخطر على انه "**عدم التأكد الممكن قياسه**"[2]، ويعتبر الخطر وفقاً لهذا التعريف الأداة العملية لحساب قسط التأمين، ويؤخذ على هذا التعريف انه يشترط ان يكون الخطر ممكن القياس الأمر المقبول نظرياً أما من الناحية العملية فلا يمكن ذلك حيث ان الكثير من الأمور يصعب قياسها بالطرق الكمية كونها متعلقة بتصرفات شخصية .

ويرى كل من هانسي وعبد ربه ان الخطر هو حالة "**عدم التأكد من وقوع خسارة معينة**"، ويؤخذ على هذا التعريف انه لم يحدد نوع الخسارة وماهيتها، بالرغم من تضمنه احد شروط الخطر وهو احتمالية الخطر، واستند في هذا التعريف على الحالة الذهنية للمؤمن والمؤمن له عند اتخاذ قرار التأمين، إذا فهو يخضع الخطر الى حالة عدم التأكد للتقدير الشخصي لطرفي العقد [3].

---

[1]. شكري- بهاء بهيج ، 2007، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء– دار الثقافة للنشر والتوزيع- عمان /الأردن – ص.44.
[2]. أبو بكر- عيد احمد / وليد إسماعيل السيفو – 2001-إدارة الخطر والتأمين - دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع- ص. 26.
[3]. أنظر كل من الهانسي ، مختار محمود – بدون سنة نشر – مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية – دار النهضة العربية- ص.10 وعبد ربه ، إبراهيم علي إبراهيم – 2006- مبادئ التأمين – الدار الجامعية – ص. 12.

وقد يراد بالخطر بأنه "**الخسارة المادية المحتملة في الثروة أو الدخل نتيجة لوقوع حادث معين**"[1]، وعرف أيضا بأنه "**احتمال وقوع حدث ينتج عنه خسارة مادية** "[2] وترى الباحثة إن هذا التعريف غير كاف كونه حصر الخطر بأنه خسارة مادية فقط واستثنى منه الخطر المعنوي.

وقد يراد بالخطر، المسؤولية التي يتحملها المؤمن في عقد التأمين، ففي التأمين يعتبر دفع القسط شرط سابق على تحقق مسؤولية المؤمن، والتي هي حالة تحقق الخطر المؤمن منه وتعويض المؤمن له عن المبالغ التي يدفعها للغير إذا تحقق الخطر، ويضمن المؤمن جميع الأضرار الفعلية مادية كانت أم أدبية[3].

وقد عرف الخطر **بأنه** "**حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض إرادة الطرفين**"[4]، ويمكن القول ان هذا التعريف للخطر هو أوضحها إذ بين ان الخطر هو حادث غير مؤكد وقوعه و ليس لأي من أطراف العقد يد في تحققه، ويتفق هذا التعريف مع تعريف الفقيهين بيكار وبيسون الى ان" **الخطر هو حدث غير محقق وغير متعلق بمحض إرادة المتعاقدين خاصة المؤمن له**"[5] .

أما العلامة ريبير فقد عرف الخطر بأنه " **احتمال حدث يلزم المؤمن** " **في حالة تحققه** " **ان يقدم عطاءه او أداءه هذا الحدث قد يكون سعيداً (زواج او بقاء) وقد يكون غير سعيد (حريق – سرقه – جليد)**[6]" ، وعرف العلامة المرحوم الدكتور عبد الرزاق السنهوري الخطر في

---

[1].عريقات، حربي محمد/سعيد جمعة عقل–2008-التأمين وإدارة الخطر النظرية والتطبيق– الطبعة الأولى- دار وائل للنشر- ص.11.
[2]. عبد الرحمن، محمد شريف – 2004-عقد التأمين – الطبعة الأولى دار النهضة العربية –ص.220.
[3]. أنظر كل من منصور – محمد حسين ، مبادئ قانون التأمين ، دار الجامعة الجديدة للنشر،ص.28 والشرقاوي- محمود سمير – مرجع سابق ، ص. 52 و قلانزي – يعقوب جريس ،التأمين البحري دراسة نظرية وعلمية ، ص. 32.
[4]. عبد الرحمن – محمد شريف – 2004- عقد التأمين – الطبعة الأولى – ص. 51.
[5]. انظر كل من الشرعان - محمد ،الخطر في عقد التأمين ، منشأة دار المعارف للنشر ، ص. 86والشرقاوي- محمود سمير،الخطر في التأمين البحري ،مرجع سابق ، ص . 56.
[6]. نقلاً عن شرعان - محمد ، المرجع سابق ص.86

التأمين بأنه " **حادث يحتمل وقوعه**"[1]، وشمل هذا التعريف شرط من شروط الخطر وهو شرط الاحتمال إلا ان هذا التعريف لم يحدد ماهية الحدث هل هو حدث مادي أم معنوي .

وعُرف الخطر على أساس انه الحدث محل التأمين حيث اعتبر الخطر بأنه "**حدث لا يمنع القانون ضمانه ، ويحتمل تحققه مستقبلاً سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم ، ويكون غير متعلق بإرادة أي من طرفي العقد أو صاحب مصلحه فيه** [2] " ويتميز هذا التعريف أنه شمل كل شروط الخطر حيث اعتبر بأنه حدث مشروع ومحتمل يخرج عن إرادة طرفي العقد.

ومن الملاحظ فيما ذكر أعلاه بأنه بالرغم من رسوخ فكرة عنصر الخطر في التأمين لدى الفقهاء، إلا ان الباحثة وجدت صعوبة في إيجاد تعريف واحد للخطر يحدد ماهيته ويكشف مضمونه ، وتعود الصعوبة في إعطاء تعريف محدد للخطر بأن كل من الباحثين الذين تطرقوا إليه أعطاه تعريفاً وفقاً للزاوية التي ينظر منها إليه.

ثالثاً :- تعريف الخطر في التأمين البحري

يقوم نظام التأمين البحري على فكرة مفادها أن توزع الأضرار والخسائر الناتجة عن حادثة معينة على مجموعة من الأشخاص بدلاً من أن يتحمل أحدهم لوحده نتائجها[3].

ومن خلال دراستي لاحظت ان مصطلح الخطر في التأمين البحري له عدة معان وفقا للزاوية التي ينظر كل فقيه قانوني إليه منها، فقد عُرف انه "**الخطر الذي- يمكن أن يحدث خلال**

---

[1].السنهوري .عبد الرزاق احمد – الوسيط ففي شرح القانون المدني الجديد- المجلد الثاني من الجزء 7 – عقود الغرر وعقد التأمين – منشورات دار الحلبي – ص. 1144

[2]. شرعان . محمد – المرجع السابق- فقره (107) – ص (102).

[3]. طه – مصطفى كمال – 2005 – التأمين البحري – دار لفكر الجامعي – (83)

الملاحة البحرية"[1]، ويؤخذ على هذا التعريف بأنه عام ولم يحدد ما هو الحدث الذي من الممكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية، فهل هو كارثة بحرية أم ضرر قد يصيب الشيء المؤمن عليه.

وقد يقصد بالخطر بأنه " **الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه**"[2]، او يقصد به بأنه "**الحادث الذي قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها، أثناء الرحلة البحرية**"[3]، ويشمل التعريفين السابقين الحوادث البحرية كافة التي من الممكن لسفينة او حمولتها أن تتعرض، ويقصد بالخطر الذي تتعرض له السفينة الخطر الذي يؤدي الى الإضرار بها كالهلاك الكلي او الجزئي او التلف المادي [4].

وهناك من نظر إلى الخطر البحري بأنه الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحرياً إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئاً من البحر أو من غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه[5]، والبعض الآخر عرف الخطر بأنه كل حادث قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحر او على سطح البحر ولو لم يكن البحر سبباً في وقوعه[6].

نوع الخطر إذن هوالذي نوع التأمين ومن ثم تحدد القواعد القانونية الواجبة التطبيق، ومن هنا يبرز ما لعنصر الخطر من أهمية قانونية خاصة في التأمين البحري[7]، ومن خلال التعريفات السابقة نلاحظ ان الخطر في التأمين عموماً معناه أوسع واكبر من الخطر في التأمين البحري.

---

[1]. طه، مصطفى كمال ، القانون البحري مرجع سابق ، ص467.
[2]. كوماني، لطيف جبر ، 2003م ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان /الأردن ، الطبعة الثانية ، ص. 259.
[3]. المقدادي ، عادل علي ،1998م، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، ص. 267.
[4]. حفناوي ، السيد ابو الفتوح ، بدون سنة ناشر ، الطبعة الأولى ، الإثبات في التأمين البحري ، ص. 69.
[5]. يونس،علي حسن ، أصول القانون البحري ، ص. 592.
[6]. قايد ، محمد بهجت،(2005/2004)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزءان الثاني والثالث، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الأولى، ص.401.
[7]. الشرقاوي.محمود سمير ، 1385 / 1966 ، الخطر في التأمين البحري ، الناشر الدار القومية للطباعة والنشر /القاهرة ، ص. 66

وترى الباحثة بان تعريف الخطر البحري يجب ان يشمل كل ما هو أعلاه إذ يمكن تعريفه بأنه:- الحوادث المؤمن منها والتي قد تلحق بالبضائع المنقولة على و/أو في السفينة او قد تلحق بالسفينة ذاتها وتكون ناشئه عن البحر أو تحدث بالبحر او تكون متعلقة بالرحلة البحرية .

الفرع الثاني : أهمية الخطر في التأمين البحري

يعتبر عنصر الخطر من أهم العناصر في التأمين البحري على الإطلاق، ففكرة التأمين البحري أصلها الخطر البحري، إذ ان معظم التجارة العالمية تعتمد على عمليات النقل البحري، فيجد التاجر نفسه عند عملية النقل أمام أخطار بحرية قد تسبب في حال تحققها أضراراً وخسائر جسيمة تقدر بمبالغ ضخمة، كما ان وسيلة النقل البحري ذاتها مرتفعة القيمة بالإضافة الى البضائع التي تعمل على نقلها، وإن الأضرار التي تلحق بالسفينة وحمولتها نتيجة الأخطار البحرية قد تكون جزئية وقد تصل الى حد الهلاك الكلي، كما أن صعوبة معالجة الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية حال حدوثها يفاقم من جسامتها، الأمر الذي دفع التجار الى إيجاد نظام من شأنه التخفيف من عبء الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث .

فالتأمين البحري نظام لا يمكن للتجارة البحرية أو الملاحة البحرية أن تستغني عنه، إذ يتوقف عليه ازدهار التجارة البحرية حيث انه قد أدى الى تطور حجم هذه التجارة بأن جذب إليها رؤوس أموال ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر دون أن تشعر بالطمأنينة والأمن اللذين يحققهما التأمين[1]، وتظهر أهمية التأمين البحري في الأردن من خلال معاملات الاستيراد والتصدير من والى الخارج وبالأخص باستيراد السلع الاستهلاكية والتي تعد نسبياً عالية، فاستدعت الحاجة الى وجود أسواق التأمين التي تهدف الى حماية عمليات الاستيراد والتصدير لاعتماد عدد كبير من قطاع

---

[1]. الشرقاوي ، محمود سمير –الخطر في التأمين البحري - مرجع سابق- ص9.

التجارة على المواد المستوردة من الخارج سواء كانت مواد خام او سلع استهلاكية مصنعة، فالتأمين البحري يعد أهم أنواع التأمين الذي يؤدي الى حماية المواد والسفن الناقلة للبضائع[1].

إذ يلعب التأمين البحري دوراً بارزاً في تنمية العملية الاقتصادية في الدولة ، حيث يعتبر وسيلة من وسائل تشجيع الائتمان فالبنوك تقوم عادة بالموافقة على تمويل التجارة الدولية عن طريق قيام المشتري بفتح اعتماد مصرفي لغايات تغطية قيمة البضائع المتفق على شراءها ونقلها بشرط ان يتم التأمين على البضائع المنقولة بحراً[2]، ويعتبر التأمين من وسائل تكوين رؤوس الأموال بالنسبة للمؤمن ، فالأقساط المدفوعة لشركات التأمين وإيداع متراكم تلك الأقساط لدى البنوك كل ذلك يشكل مدخرات يمكن توظيفها واستثمارها من قبل البنوك في شتى القطاعات ، مما يعود على الاقتصاد الوطني بفائدة تشغيل العنصر البشري .

وان التأمين بشكل عام يبعث الأمان في نفوس المؤمنين الأمر الذي يؤدي الى جعل الفرد مطمئن على ممتلكاته من حدوث أية أضرار ، كما هو وسيله للنمو الاقتصادي نتيجة لاستغلال المبالغ المدخرة والودائع في مجال التجارة البحرية ، كما ويعتبر التأمين وسيلة هامة من وسائل تنشيط الائتمان وذلك على مستوى الدولة بالنسبة للتجار، ويوفر التأمين للتاجر ضمانات تسهل عليه عملية الاقتراض[3].

وتنقسم أهمية عنصر الخطر البحري الى أهمية فنية تهتم بها شركات التأمين من الناحية الرياضيـــة ، وأهمية قانونية والتي هي صلب موضوعنا ، وهي على النحو التالي:

---

[1]. أنظر عريقات، حربي محمد، سعيد جمعة عقل – 2008- التأمين وإدارة الخطر النظرية والتطبيق – الطبعة الأولى – دار وائل للنشر والتوزيع – ص.134.
[2]. حكيم ، جمال – مرجع سابق – ص. 48.
[3]. انظر عريقات، حربي محمد ، سعيد جمعة عقل –مرجع سابق – ص. 43.

أولاً : الأهمية الفنية للتأمين البحري : ان الزاوية التي ينظر منها المؤمن الى التأمين على الخطر البحري من الناحية الفنية هي كيفية تحديد متوسط احتمال وقوعها ، وفقاً لحسابات رياضية يكون هدفها تقدير قيمة المؤمن عليه وتحديد القسط الذي يجب على المؤمن دفعة لشركة التأمين ، إذ ان الخطر البحري في التأمين يعرف على أساس انه " **حالة عدم التأكد التي يمكن قياسها** "[1] ، فالتأمين البحري يقسم الخطر الى فئات محددة .

إذ يمكن تقسيم الأخطار من حيث نتائج وقوع الخطر وتحققه فيوجد آثار معنوية وآثار مادية، كما يمكن تقسيم الخطر من حيث المسببات لوقوع الخطر فقد تكون المسببات عامة او شخصية وبالتالي فالخسارة المحتملة قد تكون عامة أو شخصية، وأيضا يمكن تقسيم الخطر من حيث الشيء الذي يقع عليه الخطر بصورة مباشرة[2]، إذ تقوم شركات التأمين بحساب القسط طردياً مع احتمالية تحقق الخطر، ويستطيع المؤمن ان يقوم بتحديد قيمة القسط الذي يلتزم به المؤمن له.

ويجب ان تتوافر في الخطر شروط محددة لغايات تقدير قيمته من الناحية الفنية، فالخطر البحري يجب ان تتوافر فيه إمكانية التحديد –تحديد الأخطار– وذلك بتعريف كل خطر وتحديده بدقة حتى يمكن قياسه[3]، فالمؤمن يستعين بإحصاء الاحتمالات لتحقق الخطر حتى يمكنه على ضوء ذلك تحديد القسط الذي يمكن ان يطالب به المؤمن له حتى يتجمع لديه الرصيد الكافي لدفع التعويضات في حالة وقوع الأخطار المؤمن منها [4].

---

[1]. الهانسي- مختار محمود– بدون تاريخ نشر – مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية- دار النهضة العربية- ص.10

[2]. انظر كل من الهانسي،مختار محمود، مرجع سابق- ص. 15 و شرعان– محمد– بدون تاريخ نشر – الخطر في عقد التأمين – منشأة المعارف – ص.114.

[3]. الشرقاوي، محمود سمير – 1385هـ- 1966م – الخطر في التأمين البحري – الدار القومية للطباعة والنشر/ القاهرة- ص. 61.

[4]. العطير، عبد القادر – 1415هـ - 1995م – التأمين البري في التشريع الأردني- مكتبة دار الثقافة – ص. 75.

ويجب ان يكون الخطر عام اي ان تكون إمكانية ان يصيب جماعة كبيره من الخاضعين للتأمين منه ، وليس ان يكون مقتصر على فئة معينة [1]، ويشترط في الخطر ان تكون درجة انتشاره واسعة وليس نادر الحدوث ومستحيلاً.

ثانياً :- الأهمية القانونية للخطر البحري : يهدف تأمين الخطر البحري الى جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له جراء تحقق الضرر المؤمن منه ، فعقد التأمين لا ينتج آثاره القانونية إلا عند تعرض الأشياء محل التأمين للخطر المؤمن منه، ويشترط تحديد الخطر الذي يخشى تحققه عند إبرام عقد التأمين، ولا يلتزم المؤمن بأداء أي تعويض إلا في حال تحقق هذا الخطر، ويشترط في هذا الخطر مستقبلياً احتمالياً وغير مستحيل، لأن التأمين على خطر غير موجود يجعل من عملية التأمين عليه عملية صورية ، وحيث ان غرض التأمين حماية المستأمن من احتمال تحقق الخطر، فإن هذا الخطر المحتمل هو محل التأمين ويترتب على تخلفه بطلان العقد لتخلف المحل[2] .

ولا يسأل المؤمن عن تعويض الهلاك أو التلف الذي أصاب الأشياء المؤمن عليها إلا إذا وقع الخطر في الوقت الذي يكون فيه التأمين سارياً ويختلف تحديد هذا الوقت بحسب ما إذا كان التأمين حاصلاً لمدة محددة او بالرحلة [3]، إذ من أهم البيانات التي يجب ان تذكر في عقد التأمين تاريخ العقد ، وتقوم شركات التأمين بتحديد هذا التاريخ ليس باليوم فقط

---

[1]. وهو ما يعرف بظاهرة التوزيع.
[2]. الشرقاوي، محمود سمير– الخطر في التأمين - مرجع سابق - ص. 64/63.
[3]. يونس، علي حسن–بدون تاريخ نشر–أصول القانون البحري–دار الحمامي للطباعة / القاهرة- ص. 618.

وإنما بالساعة أيضا ، ولا تخفى أهمية تحديد التاريخ بالنسبة لوقوع الخطر المؤمن منه لأن التأمين يكون باطلاً إذا وقع على خطر سبق ان تحقق[1].

والتأمين على الخطر البحري إما ان يكون محدداً لفترة زمنية تبدأ من الساعة التي تم فيها توقيع العقد، وتنتهي بالوقت المحدد في عقد التأمين، وأما ان تكون الفترة الزمنية التي يسري فيها عقد التأمين غير محدده[2]، مثل التأمين الذي يكون منصباً على الرحلة سواء رحلة الذهاب او الإياب وهذا فيما يتعلق بالتأمين على السفينة .

وبالنسبة للتأمين على البضائع يجب ان يتم نقلها على السفينة المدونة في البوليصة والمبين ان الشحن سيتم عليها [3]، ويجب في حال هلاك البضائع بسبب خطر بحري مؤمن منه ان يكون الهلاك خلال الوقت الذي يسري فيه عقد التأمين ، ويجب على السفينة المؤمن عليها ان تلتزم بمسار سيرها المتفق عليه في وثيقة التأمين، فتغيير السفرة أو الانحراف او التأخير فإنه يلغي التأمين إلا في بعض الحالات المستثناة المسموح بها[4]، لتي سنبحث بها لاحقاً.

---

[1]. انظر كل من كوماني، لطيف جبر (2003)القانون البحري–الطبعة الثانية– الإصدار الثالث– الدار العلمية الدولية للنشر ودار الثقافة للنشر والتوزيع – عمان /الأردن- ص. 269 و(وقد نصت المادة 298من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي:- نظم عقد التأمين خطياً وعلى نسختين أصليتين ويجب ان يبين فيه ما يأتي: أ. تاريخ عقد التأمين وكونه عقد قبل الظهر او بعده. ب. اسم طالب التأمين لحسابه او لحساب غيره واسم محل إقامته. ج. الأخطار التي يأخذها المؤمن له على عهدته وحدود مدتها. د. المبلغ المؤمن. ه . قيمة القسط او بدل التأمين. ويوقعه المؤمن والمؤمن له او سمسار التأمين لحساب المؤمن له ويمكن تنظيمه لشخص مسمى او للأمر او لحامله. لكل من المتعاقدين ان يتسلم صورة مطابقة للأصل عن وثيقة التأمين).

[2]. فرعون ، هشام – 1395 هـ/1396هـ - 1975م / 1976م – القانون البحري – مطبعة كرم / دمشق – ص. 350/349.

[3]. انظر يونس، علي حسن – بدون تاريخ نشر – أصول القانون البحري – دار الحمامي للطباعة / القاهرة- ص. 622.

[4]. قلانزي، يعقوب جريس – القانون البحري دراسه نظرية وعلمية – حقوق الطبع محفوظة للمؤلف – ص. 43.

المطلب الثاني: شروط وأقسام الخطر البحري

ان المشرع حدد شروط للخطر البحري المؤمن منه يجب توافرها فيه حتى يمكن القول بصحة عملية التأمين ، وان تخلف أي من هذه الشروط يؤدي الى بطلان عقد التامين ، بالإضافة الى ان الفقه قسم الخطر البحري الى الخطر الثابت والخطر المتغير والخطر المعين أو الخطر غير المعين وهذا التقسيم ضروري في عملية التامين البري لمعرفة احتمالية تحقق الخطر ، لذا فقد قسمت هذا المطلب الى فرعين وهما على النحو التالي :

الفرع الأول : شروط صحة الخطر البحري

الفرع الثاني : أقسام الخطر البحري

الفرع الأول: شروط صحة الخطر البحري

لقد تضمنت التعريفات السابقة للخطر في التأمين البحري ضمناً شروط التأمين والتي تمثلت في ان الخطر البحري المؤمن منه يجب ان يكون احتمالياً غير متوقع وان يكون مستقبلياً وليس حدثاً وقع وانتهى وان لا يكون لأي من طرفي العقد أي يد فيه حدوثه وان يكون غير مخالف للنظام العام والآداب وان لا يكون الخطر عام.

أولاً :- الخطر البحري حدث محتمل الحدوث

ان شرط احتمالية حدوث الخطر في التأمين البحري . يعتبر العنصر الجوهري فيه[1]، وهو يعني ان يكون الخطر المؤمن منه محتمل الوقوع وغير مؤكد ، لأنه في حال كان محقق الوقوع

---

[1]. السنهوري، عبد الرزاق احمد – مرجع سابق - 1218.

يترتب عليه بطلان العملية التأمينية ، وهو ما نصت عليه المادة (322) من قانون التجارة البحرية و التي جاء فيها :- "**يكون التأمين الذي يعقده عميل باطلاً إذا كان بإمكان هذا العميل ان يعلم بالنبأ ويكون باطلاً كذلك إذا كان الموكل عالما....**"، وما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي (**من القواعد العامة في التأمين أن المخاطر التي يجري التأمين عليها هي المخاطر الاحتمالية ولكنها غير أكيدة أو محققة الوقوع**) [1].

ولا يقصد بعدم التأكد من وقوع الخطر ان يكون عدم التأكد هذا مطلقاً [2]، بل يقصد به ان تكون لحظة وقوع الخطر غير معلومة [3]، وغير مؤكده وغير مستحيلة إذ لا فائدة من التأمين ضد خطر مؤكد الوقوع، كون أن قيام شركات التأمين بالتأمين على خطر لن يتحقق أبدا- مستحيل الحدوث - سيجعل من عملها يخرج عن نطاق مبدأ حسن النية وضربا من ضروب الاحتيال ، فالخطر فكره مجردة تشير الى احتمال وقوع خسائر أو أضرار [4].

والشرط الاحتمالي لحدوث الخطر قد لا ينصب على الخطر ذاته في بعض الأحيان ولكن قد ينصب على تاريخ حدوث الخطر في أحيان أخرى [5]، أي ان وقوع الخطر محتماً ولكن وقت وقوعه غير معروف فهو خطر محقق لكن مضاف الى اجل غير محقق [6]، حيث ان العلم بأجل تحقق الخطر البحري من قبل المؤمن له يؤدي الى بطلان العملية التأمينية .

---

[1]. قرار رقم 474 فصل تاريخ 1999/11/3م (هيئة عادية) منشور على الصفحة(208)من العدد(1) من مجلة نقابة المحامين لسنة 2001

[2]. الشرقاوي – محمود سمير - مرجع سابق- ص.56.

[3]. حكيم ، جمال – 1965- دار المعارف بمصر - عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية – الجزء الأول – ص. 47.

[4]. عطار– المختار ،1420هـ / 2000- الوسيط في التأمين البحري- ص (35)).

[5]. عبد ربه– إبراهيم علي إبراهيم – 2006- مبادئ التأمين – الدار الجامعية /الإسكندرية- ص84.

[6]. السنهوري– عبد الرزاق احمد – مرجع سابق - 1218/ 1219.

والاحتمالية هنا تعني عدم استحالة وقوع الخطر[1]، كما ان استحالة وقوع الخطر قد تكون نسبية او مطلقة ، فالاستحالة المطلقة لتحقق الخطر؛ تعني انه يستحيل تحقق الخطر وفقاً لقوانين الطبيعة[2]، وقد تعني أن الخطر يستحيل تحققه لأسباب قانونية [3]، وبناء على ما ذكر فإن التأمين على خطر مستحيل الحدوث يعتبر باطلاً ، ويشترط أيضا ان لا يكون الخطر عند إبرام عقد التأمين قد تحقق فعلاً أو لم يعد له وجود، ففي الحالتين لا يكون الخطر محتملاً إذ هو في الحالة الأولى قد تحقق وقوعه وفي الحالة الثانية يكون مستحيلاً [4].

ثانياً :- الخطر البحري غير مرهون بمشيئة أحد طرفي العقد.

يجب ان يكون الخطر المؤمن عليه غير مرهون بإرادة أي من طرفي العقد، أي خارج عن إرادتهما ، أي ان يكون الحدث عرضياً ، لأن تعلق الحدث بإرادة احد طرفي العقد ينفى عنه الصفة لاحتمالية محل الشرط الأول و سيضحى رهينة مشيئة هذا الطرف أو ذاك[5]، فإذا كان الخطر متعلقاً بإرادة المؤمن فإنه سيعمل على ان لا يقع هذا الخطر حتى لا يدفع مبلغ التأمين ويأخذ أقساط التأمين دون مقابل، أما إذا كان وقوعه يتعلق بإرادة المؤمن له فانه سيعمل على أحداث هذا الخطر لغرض الحصول على مبلغ التأمين ، الأمر الذي تنتفي معه صفة التأمين.

إذ عمد المؤمن له إيقاع هذا الخطر او ساعد على إيقاعه نفى عن الخطر صفة الاحتمالية وأصبح حدوث الخطر امرأ إراديا ، وانقلب التأمين في هذه الحالة الى وسيلة كسب غير مشروع

---

[1]. الهانسي- مختار محمود– بدون مرجع سابق – ص. 69.
[2]. الشرقاوي- محمود سمير مرجع سابق- ص.56 (أي ان الخطر مستحيل الوقوع لأسباب طبيعية كأن يتم التأمين ضد سقوط المطر).
[3]. أي ان يكون الخطر المؤمن عليه مخالف للآداب والنظام العام (مثل طلب التأمين على مخدرات من مخاطر الرحلة البحرية).
[4]. انظر كل من السنهوري– المرجع السابق- ص 1220 ومنصور- محمد حسين – بدون تاريخ نشر – مبادئ قانون التأمين – دار الجامعة الجديدة للنشر – ص . 50 و حكيم ، جمال – المرجع السابق – ص. 47.
[5]. انظر كل من شرعان ، محمد - مرجع سابق – ص .88 وشكري – بهاء بهيج ، 1428هـ- 2008م- التأمين في التطبيق والقانون والقضاء- دار الثقافة للنشر والتوزيع- ص. 48.

من قبل المؤمن له وضربا من ضروب الاحتيال[1]، الذي يؤدي الى بطلان عقد التأمين و تعريض المؤمن له للمسؤولية الجزائية ، وعليه فان وقوع الخطر يجب ألا يكون معلقاً على إرادة احد طرفي عقد التأمين بل يجب ان يتدخل فيه عوامل طبيعية او عامل الصدفة [2].

ثالثاً :- ان يكون الخطر البحري حدثاً مستقبلاً

ان الخطر البحري المؤمن منه يشترط ان يكون مستقبلياً ؛ وهو ما يعني ان الخطر البحري من الممكن وقوعه ومن الممكن ان لا يقع مطلقاً ، وهذا الشرط يعد امتداد لشرط الاحتمالية إذ يمكن ان يقع الخطر البحري مستقبلاً وإلا أصبح مستحيلاً ، وقد تبين لدينا في الشرط الأول ان لغايات تحقق الخطر المؤمن منه ان يكون غير مستحيل الوقوع، وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي:**(يبرم عقد التامين لضمان حادث احتمالي يقع في المستقبل ..)**[3].

ونظراً لأهمية هذا الشرط في الخطر البحري، فإن معظم الدول عند صياغتها لقوانين التأمين تنص على أن يكون عقد التأمين باطلاً إذا تبين أن الخطر المؤمن منه كان قد زال أو كان قد تحقق في الوقت الذي تم فيه العقد إذ أن ذلك يعني انعدام موضوع التأمين[4]، وهناك حالات استثنائية قد يصح فيها عقد التأمين البحري على خطر تحقق حدوثه في حال كان طرفي العقد يجهلون حدوثه وهو ما يسمى بالخطر الظني، ولا مجال للحديث عنه هنا حيث انه سيتم التطرق إليه لاحقاً .

---

[1]. أنظر منصور – محمد حسين – مرجع سابق – ص.14.
[2]. انظر كل من العطير- عبد القادر – 1415هـ - 1995م – التأمين البري في التشريع الأردني – دار الثقافة للنشر والتوزيع /عمان- ص. 145و حكيم ، جمال – مرجع سابق – ص. 48.
[3]. قرار رقم (1985/779) فصل تاريخ 1985/1/1 هيئة عادية منشور على الصفحة من العدد (6)من مجلة نقابة المحامين لسنة (1986) (قرار رقم 1978/86 فصل تاريخ 1978/1/1هيئة عادية منشور على الصفحة(872)من العدد(7)من مجلة نقابة المحامين لسنة(1978)والذي ورد فيه في الفقرة الثانية منه:- 2-ان عقد التأمين انما يبرم لضمان حادث احتمالي يقع في المستقبل، اما اذا ابرم العقد بعد وقوع الخطر المشمول بالتأمين فيقع التأمين باطلا لانعدام موضوعه ولا يصح هذا البطلان كون المتعاقدين قد ذكرا في عقد التأمين صوريا ان يعتبر تاريخ العقد ساريا من ميعاد سابق للتاريخ الذي ابرم فيه العقد لان هذه الصورية بحد ذاتها لا تكون نافذة بحق الغير.
4. الهانسي ، مختار محمود– مرجع سابق- ص.71.

وعليه يجب ان يكون الحادث مستقبلاً، أي أن لا يكون تحققه سابقاً أو معاصراً لإبرام عقد التأمين، فإن كان الحادث قد تحقق قبل او أثناء إبرام عقد التأمين فإن عقد التامين يقع باطلا لانتفاء عنصر الخطر[1]، باستثناء الحالات التي لا يكون هناك علم تام بحدوث الخطر المؤمن منه عند التعاقد لدى طرفي التعاقد[2].

رابعاً:- ان يكون الخطر البحري مشروعاً

بما ان الخطر البحري يمثل ركن المحل في عقد التأمين البحري، كان لا بد ان يكون هذا الخطر غير مخالفاً للقانون والنظام العام والآداداب [3]، وان تحقق الشروط السابقة في محل التأمين البحري لا يعني انه أصبح صحيحاً، إذ يستوجب لغايات صحة محل التأمين البحري بالإضافة الى ما ذكر من شروط تحقق شرط المشروعية ، ومن الملاحظ ان المشرع الأردني لم يورد أي نص يتعلق بشرط المشروعية في قانون التجارة البحرية، مكتفياً بنصوص المواد الواردة في القانون المدني الأردني بالرغم من انه شرط جوهري ومطلوب في كل مجالات التأمين[4].

فقد حددت المادة (4/88)من القانون المدني الأردني بأنه يعتبر العقد المبرم صحيحاً مادام محله لم يكن ممنوعاً بنص في القانون او مخالفاً للنظام العام او الآداب[5]، كما بينت المادة (163) منه شروط محل أي عقد ، وهو ما ينطبق على عقد التأمين البحري[6]، وقد أضاف المشرع الأردني على انه لا يصح العقد صراحة إذا لم يكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه وافترض صحتها حتى

1. شكري ، بهاء بهيج–1428هـ–2007م-التأمين في التطبيق والقانون والقضاء- الطبعة الأولى- دار الثقافة النشر والتوزيع- ص. 48
2. عبد ربه ،إبراهيم علي إبراهيم– مرجع سابق- ص. 85.
3. شرف الدين – مرجع سابق – ص. 127/126.
4. كان من الأجدر ان يقوم المشرع الأردني بتخصيص نص متعلق بمشروعية سبب الخطر البحري في قانون التجارة البحرية.
5. نصت المادة(4/88)من القانون المدني الأردني(على اي شيء آخر ليس ممنوعاً بنص في القانون او مخالف للنظام العام والآداب
6. نصت المادة(163)من القانون المدني الأردني على انه:(1. يشترط أن يكون المحل قابلا لحكم العقد.2. فان منع الشارع التعامل في شيء أو كان مخالفا للنظام العام أو للآداب كان العقد باطلا.3. ويعتبر من النظام العام بوجه خاص الأحكام المتعلقة بالأحوال الشخصية كالأهلية والميراث والأحكام المتعلقة بالانتقال والإجراءات اللازمة للتصرف في الوقف وفي العقار والتصرف في مال محجور ومال الوقف ومال الدولة وقوانين التسعير الجبري وسائر القوانين التي تصدر لحاجة المستهلكين في الظروف الاستثنائية)

يثبت خلاف ذلك[1]، إلا ان نص المادة 921 من القانون المدني الأردني هو الذي حدد وقيد محل التأمين بشكل عام حيث ورد فيها: **(لا يجوز أن يكون محل التأمين كل ما يتعارض مع دين الدولة الرسمي أو النظام العام) .**

وتختلف فكرة النظام العام من مكان الى آخر ومن زمان الى آخر[2]، والخطر البحري غير القابل للتأمين استناداً الى هذه الفكرة قد ينص عليه المشرع او تنص عليه بوالص التأمين، وقد يكون القضاء هو الذي يعتبره كذلك[3]، أو المعاهدات النافذة بمقتضى القانون مكملة لقوانين التجارة البحرية[4].

ومن الأخطار التي لا يمكن لطرفي العقد التأمين عليها الغرامات المالية او المصادرة التي يمكن الحكم بها جنائياً، لأن كلا من الغرامة والمصادرة عقوبة، والعقوبة يجب ان تبقى شخصية مراعاة للنظام العام ، فالتأمين من الغرامة أو المصادرة يكون إذن باطلاً لمخالفته للنظام العام[5].

وإذا كان الخطر البحري المؤمن عليه غير مشروع بطلت وثيقة التامين المبرمة عليه او على أي جزء منه، ولا يحق للمؤمن له ان يرجع على المؤمن بشيء، ويستوجب على المؤمن ان يقوم بإرجاع كافة المبالغ التي قبضها من المؤمن له ولا يحق له بمطالبته بباقي الأقساط التي لم تدفع لبطلان عقد التأمين لمخالفته للنظام العام.

وكذلك يكون الخطر غير مشروع إذ كان قانون الدولة التي ابرم فيها التأمين يحرم التأمين عليه[6]، ويعتبر التأمين باطلاً إذا كانت الأخطار المؤمن عليها مخالفة للقانون الدولي العام كالتأمين على

---

1. نصت المادة (166) من القانون المدني الأردني على أنه:(1.لا يصح العقد إذا لم تكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه.2.ويفترض في العقود وجود هذه المنفعة المشروعة ما لم يقم الدليل على غير ذلك) .

[2]. يمكن تعريف النظام العام بأنه عبارة عن :- مجموعة من القواعد المعمول بها في دوله ما توافق دين وعادات وافكار سياسية واقتصادية واجتماعية لدوله معينة والتي يكون لها صفة الإلزام ويقوم المجتمع عليها وهي متغيره من وقت الى آخر في نفس الدولة ومن اقليم الى آخر في نفس الدولة ، وتختلف من دولة الى أخرى.

[3]. عطار– المختار- 21-1420هـ -2000م–الوسيط في التأمين البحري– الطبعة الأولى– المطبعة والوراقة الوطنية – ص.51.

[4]. عبد الرحيم ، ثروة علي – 1966- الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري- الناشر عالم الكتب- ص. 234.

[5]. السنهوري ، عبد الرزاق احمد- مرجع سابق- 1228.

[6]. أنظر عبد الرحيم، ثروة علي– المرجع السابق - ص. 231.

الأخطار المترتبة على الاتجار بالبشر او الاتجار بالمخدرات، أو لمخالفته قواعد القانون الدولي التي تحرم على الدول المحايدة تزويد الدول المتحاربة ببضائع تعد من المواد الحربية واختراق سفن محايدة للحصار لمنع إمداد الدولة المحاصرة بالإمدادات العسكرية[1]، وتعتبر أيضا المخاطر البحرية غير مشروعة إذا كانت متولدة عن نشاط للمؤمن له مخالف للنظام العام والآداب مثل التأمين على الأخطار المترتبة على أعمال تهريب[2].

الفرع الثاني : أقسام الخطر البحري

يقسم الفقه الخطر البحري الى الخطر الثابت والخطر المتغير والخطر المعين أو الخطر غير المعين ، وهي على النحو التالي:

أولاً : الخطر المعين والخطر غير المعين

تقسيم الخطر الى خطر معين وخطر غير معين يكون بالاستناد إلى المحل الذي سيقع عليه الخطر نفسه ، إذ يكون **الخطر معيناً** كان محل هذا الخطر إذا تحقق – شخصاً كان أو شيئاً – معيناً وقت التأمين[3]، فقيام الشخص بالتأمين على السفينة من حادث التصادم البحري يكون قد امن من خطر معين بالذات ، فتحقق حادث التصادم البحري يعني تحقق خطر بحري معين وقد وقع هذا الخطر على شيء معين وهي السفينة .

أما **الخطر غير المعين** فهو ذلك الخطر الذي لا يكون محله معيناً عند التعاقد وإنما يكون قابلاً للتتعين فيما بعد[4]، أي عند تحقق الخطر فقط ، كأن يقوم المؤمن له بالتأمين عن أي حادث

---

[1]. عطار، المختار- مرجع سابق – ص. 52 – عبد الرحيم ، ثروة علي – مرجع سابق - ص. 236.
[2]. حكيم ، جمال – 1965- دار المعارف بمصر - عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية – الجزء الأول – ص. 48.
[3]. أنظر كل من السنهوري ، عبد الرزاق احمد – مرجع سابق- ص. 1233و عبد الرحمن، محمد شريف – 2004- عقد التأمين – الطبعة الأولى – دار النهضة العربية / القاهرة – ص. 226 و شرعان ، محمد - مرجع سابق – ص.91.
[4]. عطير ، عبد القادر – مرجع سابق - ص.157.

بحري قد يلحق بالإرسالية البحرية وهنا يكون على المؤمن أن يقوم بتعويض المؤمن له عن أي حادث يتحقق ومهما كانت قيمة المسؤولية.

وتبرز أهمية التمييز بين الخطر البحري المعين والخطر البحري غير المعين في تعيين مقدار مبلغ التأمين الذي يجب على المؤمن دفعه عند تحقق الخطر[1]، ففي الخطر المعين يكون المؤمن على علم مسبق بمقدار مسؤوليته المالية تجاه المؤمن له، أما في حالة الخطر غير المعين فان مقدار المسؤولية تتحدد بعد وقوع الخطر.

ثانياً: الخطر الثابت والخطر المتغير

يكون **الخطر ثابتاً** إذا كانت احتمالات تحققه في مدة التأمين واحدة لا تتغير[2]، خلال مدة سريان العقد والتي قد تكون محددة بفترة زمنية معينة كسنة مثلاُ، إذ هناك تغيرات وقتية تقع على الخطر وهذه التغيرات كلها لا تؤثر على احتمالية تحقق الخطر[3].

والخطر المتغير فهــو ذلك الخطر الذي تكون احتمالات تحققه خلال مدة العقد متغيره تغيراً تصاعدياً وتنازلياً[4]، وتبــرز أهمية الخطر الثابت عن الخطر المتغير في مدى إمكانية تحديد القسط[5]، ففـــي الخطـــر الثابت يكون القسط ثابت حيث ان الخطر لا يتغير من وقت الى آخر طوال مدة سريـــان عقد التأمين، أما في الخطر المتغير فإن قسط التأميـــن يتغير بتغيـــر احتمالية تحقق الخطر.

---

[1]. السنهوري، عبد الرزاق احمد–مرجع سابق- ص. 1233 / 1234.

[2].انظر كل من السنهوري ، عبد الرزاق احمد–مرجع سابق- ص.1231 وعبد الرحمن– محمد شريف - 2004- عقد التأمين-الطبعة الأولى – دار النهضة العربية/القاهرة– ص.225 و شرعان ، محمد - مرجع سابق – ص .90 وعطير ،عبد القادر-التامين البري– مرجع سابق- ص. 155.

[3]. عبد الرحمن ، محمد شريف- مرجع سابق– ص. 225.

[4]. شرعان ، محمد - مرجع سابق– ص.91.

[5]. انظر كل من السنهوري،عبد الرزاق احمد–2000-الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- منشورات دار الحلبي الحقوقية/ بيروت-لبنان- ص.1232 و شرعان، محمد- مرجع سابق – ص.91 وعبد الرحمن و محمد شريف– 2004- عقد التأمين –دار النهضة العربية-القاهره/ مصر – ص. 225.

المبحث الثاني

التأمين البحري على خطر بحري قد تحقق حدوثه

يقع التأمين على خطر قد سبق وتحقق، والسؤال الذي يتبادر الى الذهن هو ما حكم القانون في هذه الحالة هل هو إبطال عقد التأمين ؟ ..ولكن ماذا لو لم يكن المؤمن له غير عالم بتحقق الخطـــر البحري المؤمن منه هل تجوز معاقبته على عدم علمه بحدوث الخطر؟..هذه التـــساؤلات ســـنجيب عليها في هذا المبحث بالإضافة الى البحث في صحة قيام المؤمن له بالتأمين على خطر معين لدى أكثر من مؤمن ، وهل هذا تعدد المؤمنين يجيزه القانون؟ ، وإذا تمت إجازته هل هناك أية شـــروط وأحكام خاصة ومتعلقة بحالة تعدد المؤمنين على الخطر البحري، بالإضافة الى البحث فـــي مـــدى صحة هذا العقد، لذا فقد قسمت هذا المبحث الى مطلبين :

المطلب الأول : الخطر الظني

المطلب الثاني : تعدد التأمينات

المطلب الأول : الخطر الظني

عرفنا كقاعده عامة أن الخطر البحري يجب أن لا يكون محقق الوقوع، لأنه في حال ما اذا كان الخطر محقق الوقوع يعتبر عقد التأمين على الخطر البحري باطل، كما أنه يجب أن لا يكون الخطر البحري قد تحقق ، لأن التأمين على خطر قد تحقق يعتبر غش ، ولكن هناك حالات أجازها القانون واعتبرها صحيحة، وأجاز تعويض المؤمن له بالرغم من تحقق الخطر وهو ما يسمى بالخطر الظني ، والسؤال الذي يثور هنا ما هو الخطر الظني في التأمين البحري وما هي شروطه ؟

وهو ما سأبحث به في الصفحات التالية، لذا فقد قسمت هذا المطلب الى فرعين وهما على النحو التالي:

الفرع الأول : ماهية الخطر الظني في التأمين البحري

الفرع الثاني : التأمين على الأنباء السارة او السيئة في التأمين البحري

الفرع الأول: ماهية الخطر الظني في التأمين البحري

ان من الأمور البديهية في انعقاد العقد مهما كانت طبيعته إذ أن المتعاقد لا يعتمد على المعلومات التي يقدمها له الطرف الآخر، بل يتوجب عليه ان يتأكد من صحة هذه المعلومات الواردة إليه بحيث لا يكون هناك مجال للشك بصحة المعلومات الواردة [1]

وقد خرج المشرع عن هذه القاعدة في عقود التأمين والتي تبنى على ثقة المؤمن بالمؤمن له، والتي لا مفر للمؤمن من الاعتماد عليها، ويقضي ذلك أن يقدم المؤمن له كل المعلومات التي يتوجب ان يعرفها المؤمن قبل الدخول في العقد من أجل الاحتياط للمفاجآت التي تظهر مستقبلاً والتي لم يكن من السهل عليه تبين هذه المعلومات بنفسه لو لم تقدم من قبل المؤمن له، ولذلك درج التعبير عن عقد التأمين بأنه من عقود حسن النية[2].

وحيث ان عقد التأمين من عقود حسن النية فقد يحدث وان يتم التأمين على خطر بحري بالرغم من تحقق حدوثه ، ولا يعلم بحدوثه أي من المؤمن أو المؤمن له، ويسمى الخطر في هذه الحالة الخطر الظني .

---

[1]. قايد- محمد بهجت – مرجع سابق – ص. 381.
[2]. انظر يونس – علي حسن – أصول القانون البحري – دار الحمامي للطباعة- ص.632

وهو الخطر الذي لا يقوم على أساس واقعي وحقيقي، بل يتركز في ذهن وتصور احد طرفي عقد التأمين او كلاهما ، أما من الناحية الفعلية فهو قد حدث قبل إبرام التعاقد، أو انه قد زال نهائياً قبل التعاقد[1]، ولكن نبأ حدوثه او زواله لا يصل الى علم طرفي التأمين قبل إبرام العقد فيظن كل منهما أن عقد التأمين يغطي مخاطر لم تتحقق بعد[2].

فكما ذكرنا سابقاً ان التأمين البحري ذو خصوصية معينة وان وتطبيق القواعد العامة في التأمين البحري قد يؤدي الى تعطيل الهدف من هذا التأمين، فالمشرع البحري لم يأخذ في تقدير وجود الخطر قبل إبرام العقد بمعيار مادي، بل أخذ بمعيار شخصي مراعياً الصعوبة التي قد يوجد فيها أطراف العقد في الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها[3]، لذا يكون من المرغوب فيه إجازة التأمين من الخطر الذي قد يتحقق قبل إبرام عقد التأمين، والذي يجهل كل من طرفي التأمين تحققه وقت توقيع وثيقة التأمين، فهذا يؤدي الى تشجيع التجارة البحرية وتقويتها وتيسير التعامل بالنسبة للبضائع المشحونة [4].

- مدى جواز التأمين البحري من الخطر الظني ؟

لقد انقسم الفقهاء ما بين مؤيد ومعارض لجواز التأمين على الخطر الظني، إذ ان الخطر كما قلنا سابقا يعتبر ركن أساسي وجوهري في التأمين، حيث يعتبر محل عقد التأمين الذي بدونه ينعدم العقد ويصبح باطلاً .

---

[1]. أنظر كل من عطير،عبد القادر(1999)الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية/دار الثقافة للنشر والتوزيع– ص.642 وعبد المجيد– رضا عبد الحليم – 1422هـ- 2002م – مدى جواز التأمين من الخطر الظني– الطبعة الأولى- دار النهضه العربية / القاهرة- ص.18.

[2]. - مصطفى كمال – 1995م – القانون البحري الجديد - دار الجامعة الجديدة للنشر – ص.449.

[3]. طه- مصطفى كمال – المرجع السابق – ص. 449/448

[4]. الشرقاوي – محمود سمير –الخطر في التأمين البحري مرجع سابق- ص.99.

وبالنسبة للخطر الظني فإن المعارضين بجواز التأمين منه يقولون انه إذا كان الخطر قد تحقق فعلاً قبل انعقاد التأمين فهذا يعني تخلف أحد الأركان الرئيسية التي لا يمكن أن يقوم العقد بدونها الأمر الذي يستتبع بالضرورة بطلان العقد[1]، وأنصار هذا الاتجاه ينظرون إلى عقد التأمين بمنظور مادي ولا يأخذ بعين الاعتبار عدم علم المتعاقدين بتحقق الخطر، كما أنهم يعتبرون السماح بالتأمين من الخطر الظني قد يؤدي إلى الغش أو التحايل، فقد يسارع الشخص إلى إبرام عقد التأمين رغم علمه بسبق تحقق الخطر ثم يدعي انه كان يجهل وقت إبرام العقد أن الخطر قد تحقق، خاصة وأنه ليس من السهل إثبات علمه أو عدم علمه بسبق تحقق الخطر.

أما الذين أجازوا التأمين من الخطر الظني فكانوا ينظرون الى الخطر نظرة شخصية مبنية على أساس صعوبة معرفة أطراف العقد بتحقق الخطر المؤمن منه [2] .

و قد عالج المشرع الأردني هذه الحالة من خلال الفقرة الأولى من نص المادة (321) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي جاء فيها ما يلي :- " **كل عقد تامين أنشئ بعد هلاك الأشياء المؤمنة أو بعد وصولها يكون باطلاً إذا ثبت أن الهلاك أو نبا الوصول قد بلغا أما الى مكان وجود المؤمن له قبل إصدار الأمر بالتأمين وإما الى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه المؤمن ..**" ، ويلاحظ ان المشرع الأردني اعتبر أي عقد تأمين يبرم بعد هلاك الشيء المؤمن عليه باطل، إذا اثبت المؤمن ان نبأ الهلاك وصل الى المؤمن له قبل إبرام العقد أجاز التأمين من الخطر الظني، ويقع على عاتق المؤمن عبء إثبات أن خبر الهلاك أو الوصول قد وصل

---

[1]. عبد المجيد – رضا عبد الحليم – مرجع سابق - ص. 74.
[2]. أنظر طه- مصطفى كمال – الضمان البحري – ص. 96.

إلى مكان وجود المؤمن له، أو الى مكان توقيع العقد بعد أن يوقع عليه المؤمن [1]، ويمكن إثبات وصول الخبر بكافة طرق الإثبات .

ونظراً لصعوبة إثبات علم المؤمن او المستأمن بوصول الشيء أو بهلاكه ، فقد أقام القانون قرينة قانونية على هذا العلم بمجرد إثبات أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ الى مكان التوقيع على العقد أو مكان وجود المستأمن أو المؤمن ، وهي قرينة قاطعة لا يجوز دحضها بالدليل العكسي، لأنه يقصد بها تقرير بطلان تصرف قانوني[2].

أما موقف القضاء الأردني هو عدم جواز التأمين من الخطر الظني، و هو ما قضت محكمة التمييز الأردنية في احد قراراتها والذي ورد فيه: " **ان عقد التأمين إنما يبرم لضمان حادث احتمالي يقع في المستقبل، أما إذا ابرم العقد بعد وقوع الخطر المشمول بالتأمين فيقع التأمين باطلا لانعدام موضوعه[3]**" ، وكذلك قرارها رقم 86/429 الذي ورد فيه " **ان عقد التامين المبرم بعد وصول الباخرة إلى ميناء الوصول وانتهاء الرحلة البحرية يعتبر باطلا لانعدام محله لان الأضرار المدعى بها حصلت أثناء الرحلة البحرية وقبل رسو الباخرة في ميناء الوصول ، وان عقود الضمان تبرم لتغطية حادث احتمالي يقع في المستقبل فإذا ابرم العقد بعد وقوع الخطر المشمول بالتامين يكون التامين باطلا لانعدام محله ، وتكون الدعوى سابقة لأوانها إذا كان التاريخ الذي حلت به شركة التامين محل المؤمن له واكتسابها حق المطالبة وإقامة الدعوى بالمبلغ المدعى به هو تاريخ لاحق لتاريخ إقامة الدعوى [4]** ".

---

[1]. الشرقاوي، محمود سمير – 1385هـ - 1966م – الخطر في التأمين البحري – الدار القومية للطباعة والنشر- ص. 96.

[2]. انظر كل من طه، مصطفى كمال – 1995م – القانون البحري الجديد - دار الجامعة الجديدة للنشر – ص.449 و عطير ، عبد القادر – الوسيط في شرح القانون التجارة البحرية " دراسة مقارنة " 1999- دار الثقافة للتوزيع والنشر- ص. 642.

[3]. قرار رقم 1978/86 فصل تاريخ 1978/1/1 هيئة عادية منشور على الصفحة (872) من العدد (7) من مجلة نقابة المحامين لسنة (1978) من منشورات عدالة .

[4]. (والقرار التميزي رقم 86/429 فصل 1986/1/1م (هيئه عادية) منشور على الصفحة (1253) من العدد (6) من مجلة نقابة المحاميين / من منشورات عدالة .

إلا ان محكمة التمييز الأردنية اشترطت لإبطال عقد التأمين إثبات علم احد طرفي العقد بالهلاك قبل إبرام عقد التأمين وذلك مضمون قرارها القاضي: " **ان مجرد وقوع التامين بعد وصول البضاعة او هلاكها لا يكفي سببا لبطلان عقد التامين بل لا بد من ثبوت علم احد العاقدين على النحو المبين في المادة 321 من قانون التجارة البحرية** " [1].

ويتفق المشرع الفرنسي مع المشرع الأردني في عدم جواز التأمين من الخطر الظني إذ ان وثيقة التأمين الفرنسية تقيم قرينة قانونية على علم طرفي العقد بهلاك الشيء المؤمن عليه قبل إبرام عقد التأمين إذ افترض في التامين على السفينة علم طرفي العقد بالأخبار المتعلقة بالسفينة والتي تكون قد وصلت بأي طريق الى المكان الذي يتواجد فيه طرفي العقد [2].

والمشرع الإنجليزي فقد اتفق ايضا مع المشرع الأردني من حيث عدم أجازة التأمين من الخطر الظني،الا انه لم يفترض علم طرفي العقد بهلاك الشيء المؤمن منه وتركه للإثبات ، وهو ما أكدته الفقرة الأولى من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحري من الملحق الأول والتي جاء فيها : " **عندما يؤمن الشيء على أساس** " **فقد أم لم يفقد** " **وكانت الخسارة متحققة قبل إبرام العقد فإن الخطر يعتبر قائماً ما لم يكن المؤمن له عالماً بالخسارة في ذلك الوقت والمؤمن غير عالم**[3] ".

---

[1]. قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 1986/629 (هيئة خماسية) تاريخ 1986/10/13منشورات مركز عدالة .

[2]. انظر شرقاوي ، محمود سمير–الخطر في التأمين البحري – مرجع سابق – ص. 77/76.

[3]. النص باللغة الإنجليزية :

" 1- **Lost or not lost** : Where the subject – matter is insured " lost or not lost " and the loss has occurred before the contract is concluded, the risk attaches unless , at such time the assured was aware of the loss, and the insurer was not"

الفرع الثاني : التأمين على الأنباء السارة او السيئة في التأمين البحري

ورد في الفقرة الثانية من المادة (321) من قانون التجارة البحرية الأردني ما يلي :"... **إذا كان التأمين معقودا على الأنباء السارة او السيئة. ولا يجوز هذا البند الا في تامين السفينة مجهزة، فلا يلغي العقد ما لم يقدم الدليل على ان المؤمن له كان على علم بهلاك السفينة او ان المؤمن كان على علم بوصولها قبل توقيع العقد .**

- إذا ثبتت الحجة على المؤمن له فيدفع هذا للمؤمن ضعف بدل التأمين وان يثبت على المؤمن فيدفع هذا للمؤمن له مبلغاً قدره ضعف بدل التأمين المتفق عليه ".

يقوم هذا التأمين على أساس مفاده استبعاد قرينة العلم بهلاك الشيء المؤمن عليه ، والاتفاق على ان العلم بالهلاك او بالوصول لا يفترض بل يجب إثبات علم المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه او علم المؤمن بوصول السفينة قبل توقيع عقد التامين [1] .

أولاً : حكم التأمين البحري من الخطر الذي علم بتحققه قبل إبرام العقد .

لقد قررت المادة (321) من قانون التجارة البحرية المذكورة أعلاه الجزاء في حال ثبت ان المؤمن له عند إبرامه عقد التأمين سكت عن إبلاغ المؤمن بتحقق الخطر البحري حيث يكون ملزم بدفع ضعف بدل قيمة التأمين للمؤمن كعقوبة جزاء الغش ، وتلزم المؤمن بدفع ضعف قيمة المبلغ المتفق عليه إذا علم بتحقق الخطر المؤمن منه وبالرغم من ذلك قبل التأمين،

---

[1]. انظر كل من الشرقاوي ، محمود سمير– الخطر في التأمين البحري- مرجع سابق – ص. 74 و عطير ، عبد القادر – الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - مرجع سابق – ص. 643 و طه ، مصطفى كمال – الضمان البحري اللبناني – الطبعة الأولى – 1968- دار النهضة – العربية – بيروت /لبنان – ص. 444 .

ويستطيع المؤمن إذا ثبت له غش وتدليس المؤمن له ان يرفع دعوى جزائية ضده موضوعها الاحتيال.

ثانياً : حكم علم الوكيل من الخطر البحري الذي علم بتحققه قبل إبرام العقد

عالجت المادة (322) من قانون التجارة البحرية الأردني حالة إبرام عقد التأمين بواسطة وكيل إذ نصت على انه " يكون التأمين الذي يعقده عميل باطلاُ إذا كان بإمكان هذا العميل ان يعلم بالنبأ . ويكون باطلاً كذلك إذا كان الموكل عالماً به وإذا كان الموكل قد علم بالنبأ بعد إصداره الأمر فعليه ان يصدر في الحال أمرا معاكسا يكون برقيا عند الاقتضاء ويكون التأمين صحيحاً إذا وقع عليه قبل وصول الأمر المعاكس " .

وقضت هذه المادة ببطلان التأمين إذا كان بإمكان الموكل او الوكيل العلم بنبأ هلاك السفينة او وصولها قبل إبرام عقد التأمين ، كما انه على الموكل إذا علم بنبأ الهلاك او الوصول ان يصدر أمراً بإيقاف توقيع عقد التأمين من جانب الوكيل ، فإذا تم التوقيع على العقد قبل وصول الأمر اعتبر العقد صحيحاً [1].

المطلب الثاني :- تعدد التأمينات

قد يلجا المؤمن له الى إبرام أكثر من عقد تأمين على الشيء المؤمن عليه ، إما ان يكون ذلك لسوء تقدير منه لقيمة المؤمن عليه ، او لسوء نية المؤمن له لغايات الحصول على تعويض يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه ، ويسمى الوضع في هذه الحالة بمبدأ تعدد التأمينات ، وسوف نقسم هذا المطلب الى فرعين هما :

---

[1]. انظر كل من عطير، عبد القادر– مرجع سابق – ص. 644 و طه ، مصطفى كمال – الضمان البحري مرجع سابق– ص. 445.

الفرع الأول : ماهية تعدد التأمينات

الفرع الثاني : أحكام مبدأ تعدد التأمينات

الفرع الأول : ماهية تعدد التأمينات

ان الهدف من التأمين البحري هو التعويض عن الضرر الذي لحق بالمؤمن له جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه ، ويتم تحديد مبلغ التأمين عند إبرام عقد التأمين، وان التزام المؤمن يختلف باختلاف الاتفاق المبرم بينه وبين المؤمن له ، فإما ان يؤدي المؤمن التعويض دفعه واحده عند تحقق الخطر، أو يدفعه على شكل مبلغ دوري خلال مدة زمنية قد تكون محددة أو غير محددة حسب الاتفاق بين الطرفين، وهو ما أكدته المادة (929) من القانون المدني الأردني والتي تحدثت عن التزامات المؤمن حيث ورد فيها : **(ان على المؤمن أداء الضمان أو المبلغ المستحق الى المؤمن له أو المستفيد على الوجه المتفق عليه عند تحقق الخطر أو حلول الأجل المحدد في العقد)** .

وقد يقوم المؤمن له في بعض الأحيان بإبرام أكثر من عقد تأمين لمصلحة المؤمن عليه لغايات تعويض الضرر الذي قد يلحقه من ضرر آخر، تسمى هذه الحالة بمبدأ تعدد التأمينات (Double Insurance) أو التأمين المشترك[1]، وهو ما قضت الفقرة من الأولى من المادة (32) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906م والتي جاء في الفقرة الأولى منها : **عندما تبرم وثيقتان أو أكثر من قبل المؤمن له أو بالنيابة عنه على نفس المخاطرة او المصلحة او**

---

[1]. طه ، مصطفى كمال – 1995- القانون البحري الجديد- دار الجامعة الجديدة للنشر- ص.436 (وهو رديف لمصطلح تعدد التأمين يستخدم لدى شركات التامين)

أي جزء منها، ويتجاوز المبلغ المؤمن له التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون فإن المؤمن له يوصف بكونه مغطى بتأمين زائد بواسطة التأمين المضاعف)[1].

ويقصد بالتعويض الذي يسمح به القانون التعويض الذي لا يتجاوز مجموع مبالغ التأمينات المختلفة والمعلنة للشيء الواحد المؤمن عليه[2]، وهو ما أكدته المادة (2/937) من القانون المدني الأردني والتي جاء فيها : (**يجب ألا تتجاوز قيمة التأمين– إذا تعدد المؤمنون– قيمة الشيء أو المصلحة المؤمن عليها**) ، وعلى هذا يجوز للمؤمن له ان يؤمن على نفس الشيء لدى مؤمنين مختلفين يتحمل كل منهم جزء من قيمة الشيء المؤمن عليه بحسب نسبة الخطر المؤمن ضده ، ويلجأ المؤمن الى هذا التأمين في حال ارتفاع قيمة الشيء المؤمن عليه ويرفض كل مؤمن تغطيتها على حدا تغطيتها بمفرده على حدا كما في حال التأمين على السفن[3].

ويشترط ان يكون مقدار التعويض الذي يدفع للمؤمن له يتوافق والضرر الذي لحق به جراء تحقق الخطر، فلا يجوز ان يتقاضى المؤمن له أية مبالغ تزيد على قيمة الضرر، إذ ان الهدف من التأمين هو جبر الضرر وليس وسيلة للإثراء ، وهو ما أكدته أيضا المادة (325) من قانون التجارة البحرية الأردني التي جاء فيها : **(يتحتم ان يكون التأمين البحري عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف ولا يجوز ان يجعل الشخص المؤمن له ، بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ) .**

---

[1]. النص باللغة الإنجليزية :

(1) . Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.)

[2]. الشرقاوي - محمود سمير – مرجع سابق - ص.101.

[3]. انظر كل من طه ، مصطفى كمال -1968- القانون البحري اللبناني – الطبعة الأولى – دار النهضة العربية –بيروت /لبنان – ص. 437 و قايد ، محمد بهجت – مرجع سابق- ص. 384.

وخلاصة ما سبق انه يجوز إبرام أكثر من عقد تامين على الشيء المؤمن عليه إلا انه يشترط ان لا تتجاوز قيمة هذه التأمينات مجتمعة قيمة المؤمن عليه الحقيقية لأن المبدأ العام في عملية التأمين هو عدم الإثراء على حساب الغير.

الفرع الثاني: أحكام مبدأ تعدد التأمينات

يستمد مبدأ تعدد التأمين مشروعيته وقوته من نص المادة (326) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد فيها:**(يحق للشخص ان ينشئ بقدر ما يشاء من عقود التأمين على شيء واحد بشرط ان لا يجني من تراكم هذه العقود نفعاً يفوق الهلاك الذي لحق به).**

يظهر من خلال نص المادة المذكورة أعلاه ان القانون أجاز للمؤمن له القيام بالتأمين على ذات الشيء او المصلحة الواحدة لدى عدة مؤمنين إلا انه يحظر على المؤمن له ان يؤمن على الخطر البحري ذاته لدى اكثر من مؤمن لغايات الحصول على تعويض أكبر من قيمة الشيء المؤمن عليه، فإذا زادت قيمة التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه جاز إبطال عقد التأمين[1]، إذ اذ ان عقد التأمين هو عقد تعويضي ولا يجب أن يكون سبباً لإثراء المؤمن له، ، وهو ما جاءت به المادة (2/937) من القانون المدني والتي ورد فيها انه :**(يجب ألا تتجاوز قيمة التأمين– إذا تعدد المؤمنون– قيمة الشيء او المصلحة المؤمن عليها)** .

ويجب ان يكون التأمين على شيء واحد[2] ؛ مثلا التأمين على سفينة معينة أو بضائع منقولة، إذ أن قيام المؤمن له بالتأمين على أكثر من شيء لدى ذات المؤمن لا يعد من قبيل تعدد

---

[1]. طه ، مصطفى كمال- القانون البحري اللبناني – مرجع سابق – ص. 438

[2]. السنهوري ،عبد الرزاق احمد – مرجع سابق- ص.1613.

التأمينات ؛ كالتأمين على السفينة وثم التأمين على البضائع التي تحملها السفينة ، حيث ان كل منها عقد مستقل عن الأخر .

كما ويشترط ان يكون تعدد التأمينات على ذات الخطر ، ويجوز ان يكون التامين على أكثر من خطر بحري يمكن ان يقع على ذات الشيء وذات المصلحة ؛ كأن يتم التأمين على السفينة من خطر الغرق لدى مؤمن ، والتأمين على خطر التصادم لدى مؤمن آخر.

ويجوز ان يؤمن على الشيء المؤمن عليه بمبلغ يزيد عن قيمته إذا تم ذلك لا لمصلحة المؤمن له فقط بل لمصالح أخرى ، وفي مثل هذه الحالة لا تطبق قاعدة التعويض النسبي من المؤمنين فمثلاً قد يقوم المستورد بتأمين بضاعته بمبلغ يعادل قيمتها ثم يقوم الناقل بالتأمين عليها أيضاً لمواجهة مسؤوليته تجاه صاحب البضاعة ، فإذا هلكت البضاعة رجع صاحبها على المؤمن الذي أمن عليها لصالحة وبعد ذلك يرجع المؤمن الذي أمن عليها لصالح الناقل [1].

وتشترط شركات التأمين في وثائقها وجوب تبليغ باقي المؤمنين في حالة قيام المؤمن له بالتأمين لدى أكثر من مؤمن فيجب على المؤمن له تبليغ المؤمنين السابقين واللاحقين عن هذا التعدد وان يبلغ كلا منهم بوجه خاص بأسماء المؤمنين الآخرين ومبالغ التأمين الأخرى[2].

ومن أهم الشروط في تعدد التأمينات انه يجب على المؤمن له ان يمتنع من المغالاة في تقدير قيمة الضرر اللاحق به في كل عقد من عقود التامين، وان لا يتجاوز مقدار التعويض في كل الأحوال قيمة الشيء المؤمن عليه وقت وقوع الحادث وتحقق الخطر[3]، فإذا قصد المؤمن له من تعدد التأمينات ان يجني ربحاً غير مشروع ويجني فائدة ، اعتبر ذلك تدليساً من طرفه،

---

[1]. عطير، عبد القادر، مرجع سابق – ص. 685.
[2]. السنهوري، عبد الرزاق احمد – مرجع سابق- ص. 1615.
[3]. العطير، عبد القادر –التامين البري في التشريع الأردني - مرجع سابق – ص.183.

ويحق للمؤمن ان يبطل عقود التأمين المبرمة بهذا القصد قبل تحقق الخطر او بعده ، وهو ما تضمنه نص المادة (328) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي جاء فيها:(إذا كان مجموع المبالغ المؤمنة في عدة عقود يفوق قيمة الأشياء المؤمنة فيمكن إبطال العقود وفقاً للمادة السابقة في حالة وجود غش أو خداع من قبل المؤمن له) ، ويلزم المؤمن له بسبب هذا التدليس ان يدفع كامل قيمة الأقساط المتبقية للمؤمن من قبيل التعويض ، ويقع عبء إثبات تدليس المؤمن له على عاتق المؤمن.

فإذا ثبت للمؤمن ان هناك مغالاة وكانت هذه المغالاة مقصودة ومبنية على تدليس جاز للمؤمن ان يطلب إبطال عقد التأمين سواء كان ذلك قبل تحقق الخطر او بعد تحققه[1].

ولا يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التامين إذا تحقق الخطر ، ويستبقي الإقساط التي قبضها وقسط السنة الجارية على سبيل التعويض، ويعتبر إبطال عقد التأمين جزاء وعقوبة للمؤمن له بسبب تدليسه ، وفي بعض الحالات قد تقع مغالاة من المؤمن في جسامة الخطر حتى يستوفي أقساط أعلى من المؤمن له ، فإذا ثبت ذلك للمؤمن له جاز له ان يطلب إبطال عقد التأمين ، واسترداد الأقساط المدفوعة والتوقف عن دفع الأقساط المتبقية[2].

وقد يقع تعدد التأمينات مع وجود اتفاق ما بين المؤمن له والمؤمنين على ان يكون المؤمنين متضامنين فيما بينهم وللمؤمن له الحق في مطالبة أي من المؤمنين بالترتيب الذي يختاره لسداد قيمة الخسارة التي لحقت به بشرط ألا يتجاوز المبلغ المدفوع له قيمة التعويض المستحق[3]، على ان يراعي بهذا الخصوص أمرين وهما أن لا يرجع المؤمن له على أي من المؤمنين إلا بمقدار

---

[1]. السنهوري ،عبد الرزاق احمد ، مرجع سابق ، ص.1612. .
[2]. السنهوري ،عبد الرزاق احمد ،مرجع سابق ، ص.1611.
[3]. قلانزي ، يعقوب جريس، التأمين البحري دراسة نظرية وعلمية ، حقوق الطبع محفوظة للمؤلف ، ص 23.

ما لحقه من ضرر، وفي حدود مبلغ التأمين الخاص بهذا المؤمن ، ويقوم المؤمنون فيما بينهم باقتسام قيمة بدل التعويض كل بنسبة تحمله لضرر[1]، وهو ما جاءت به المادة (938) من القانون المدني الأردني والتي جاء فيها : **(إذا تم التأمين على الشيء أو المصلحة المؤمن عليها كان كل مؤمن ملزم بدفع جزء يعادل النسبة بين المبلغ المؤمن عليه وقيمة التأمينات مجتمعه دون أن يجاوز مجموع ما يدفع للمؤمن له قيمة ما أصابه....).**

---

[1]. انظر كل من السنهوري،عبد الرزاق،مرجع سابق، ص.1619 و طه ، مصطفى كمال ،القانون البحري اللبناني ، مرجع سابق، ص. 438.

الفصل الثالث

الوضع القانوني للخطر في التأمين البحري وأنواعه

الفصل الثالث

الوضع القانوني للخطر في التامين البحري وأنواعه

ان تحديد فكرة الخطر البحري في عقد التأمين كنظام قانوني يساعد على تحديد نطاق تطبيق عقد التأمين البحري وتحديد الأحكام القانونية الخاصة التي تحكم هذه الأخطار والحوادث البحرية، بالإضافة الى ان هذا التحديد يساعد على تبين الفرق ما بين الأخطار البحرية التي تنشأ عن البحر ذاته وما بين الأخطار البحرية التي تحدث للأموال المؤمن عليها نتيجة لوجودها بالبحر، والفائدة من هذه التفرقة تحديد الأخطار التي يجوز ان يقع عليها التأمين البحري أم لا ، وسوف أتطرق من خلال هذا الفصل الى محاولة للوصول الى تحديد واضح لفكرة الخطر في التأمين البحري وأنواعه ، لذا فقد قسمت هذا الفصل الى مبحثين وهما على النحو التالي :

المبحث الأول: الوضع القانوني للخطر في التامين البحري وأنواعه

المبحث الثاني : الأخطار البحرية والحوادث البحرية

المبحث الأول

الوضع القانوني للخطر البحري

إن فكرة تسمية الأخطار التي تتعرض لها السفينة في البحر بالأخطار البحرية كان موضع نقاش، إذ اختلفت الآراء في هذا المسمى، فمنهم من رأى انه يجب التمييز بين أخطار البحر والأخطار البحرية الأخرى التي تواجهها السفينة بمناسبة وجودها في البحر[1]، وهناك آراء لم تميز بين أن أي منها واعتبرت أي خطر يلحق بالسفينة او الشيء المؤمن عليه يعتبر خطراً بحرياً يجب التعويض عن الأضرار التي تنتج عنه [2]، وسوف نتطرق في هذا المبحث الى هذه الآراء وموقف القانون الأردني منها كما سنبحث في المعايير التي تستعمل لتمييز الخطر البحري عن غيره من الأخطار، لذا سأقسم هذا المبحث الى ما يلي :

المطلب الأول: تحديد فكرة الخطر البحري

المطلب الثاني: إثبات الخطر البحري

المطلب الأول: تحديد فكرة الخطر البحري

سوف أتطرق في هذا المطلب الى موقف كل من المشرع الأردني والمشرع الإنجليزي والفرنسي في تحديد فكرة الخطر والشروط الواجب توافرها في الخطر البحري، لذا فقد قسمت المطلب الى فرعين:

---

[1]. ومن مؤيدي هذه الفكرة المشرع الفرنسي .

[2]. أنظر القاعدة (12)من قواعد تفسير وثيقة التأمين الملحقة بقانون التأمين البحري الإنجليزي.

الفرع الأول: فكرة الخطر البحري

الفرع الثاني: شروط الخطر البحري

الفرع الأول: فكرة الخطر البحري

إذا ما دققنا في الأخطار التي تصيب الشيء المؤمن عليه نلاحظ أنها تنقسم الى خطر ناشئ عن البحر وخطر يصيب الشيء المؤمن عليه بمناسبة وجوده في البحر، والتفرقة بين هذين النوعين ضرورية بالرغم من أنها لا تؤثر على حق المؤمن له في حصوله على التعويض من المؤمن[1]، ويرجع أساس هذه التفرقة الى مسلك المشرع الإنجليزي والمشرع الفرنسي في بيان فكرة الخطر البحري .

ان المشرع الإنجليزي كان هو الأساس وراء هذه التفرقة إذ ورد في الفقرة الثالثة من المادة (3) من قانون التجارة البحري الإنجليزي لعام 1906 على ان : " **الحوادث البحرية هي الحوادث الناتجة عن والمرتبط نشؤها بالملاحة البحرية في البحر؛ وهي حوادث البحر، الحريق ، حوادث الحرب، القرصنة، لصوص البحر، السرقة، الاستيلاء ، الحجز، الإيقاف والمنع بأمر السلطة، الرمي في البحر، خيانة الربان، وأي حوادث بحرية مشابهه أخرى او ان تكون منصوص عليها في الوثيقة"[2]، كما ورد في قواعد تفسير وثيقة التأمين الصادرة عن**

---

1. مقدادي ، عادل علي – القانون البحري – ص. 269/268.

. 2 النص باللغة الإنجليزية

(any liability to a third party maybe incurred by the owner of , or other person interested in or responsible for, insurable property by reason of maritime perils "Maritime Perils mean the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea ; that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers thieves, captures, seizures, restraints, and detainments of princes and people, jettisons, barratry, and any other perils either of the like kind or which maybe designated by the policy).

مجمع مكتتبي التأمين في لندن[1]، في المادة السابعة منها ما يلي:" حوادث البحار تشير فقط الى الحوادث الفجائية أو كوارث البحار، ولا تشمل الحركة الاعتيادية للرياح والأمواج "[2]، فالخطر البحري وفق القانون الإنجليزي يقسم الى أخطار البحر وأخطار تحدث في أثناء وجود السفينة في البحر.

إلا ان الملاحظ ان المشرع الإنجليزي قصد باصطلاح " **الخطر البحري** " كل الأخطار التي يمكن أن تحدث في البحر لذلك كان ملحق وثيقة التأمين في غنى عن تعداد كل أنواع الخطر التي ذكرت واكتفت بتعبير أخطار البحر للدلالة على هذه الأنواع جميعاً بالإضافة الى ان نص المادة (3) المذكور أعلاه منح أطراف عقد التأمين الحق للاتفاق على غير الأخطار المذكورة في عقد التأمين[3] .

أما المشرع الفرنسي لم يميز ما بين الأخطار التي تنشأ عن البحر والأخطار تحدث أثناء وجود السفينة في البحر، واشترط في هذه الحوادث ان تكون القوة المسببة لها هي القوة القاهرة التي لا يمكن تفاديها ولا توقعها . ولا يشترط ان يكون البحر سبب الكارثة وإنما يكفي ان يكون البحر مكاناً للحادث [4] .

والمشرع الأردني شأنه شأن المشرع الفرنسي لم يفرق بين أخطار البحر والأخطار البحرية الأخرى التي تصيب الأموال المؤمن عليها ولا علاقة لها بالبحر، ويتبين لنا ذلك من خلال نص المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد فيها : " يتحمل

---

1. (حلت هذه الوثيقة محل وثيقة التأمين المعروفة اللويدز عام 1982 إلا ان القواعد التفسيرية للوثيقة هي ذاتها – (نقلاً عن شكري – بهاء بهيج – 2007- الطبعة الأولى – التأمين في التطبيق والقانون والقضاء – دار الثقافة للنشر والتوزيع – 874/873) .

2. النص باللغة الإنجليزية

(Perils of Seas : The term " perils of the seas " refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas . It dose not include ordinary action of the winds and waves) .

[3]. انظر كل من شرقاوي، محمود سمير – الخطر في التأمين – مرجع سابق - ص. 129/128 وعبد الرحيم – ثروة – الإعفاءات والمسموحات – ص. 224.

[4].انظر كل من شرقاوي، القانون البحري– ص.356 و الخطر في التأمين البحري – 125 و مقدادي – القانون البحري – ص. 268.

المؤمنون في كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المؤمنة من عاصفة وغرق وتنشيب على البر وتصادم وإرساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقة وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية ..." ونلاحظ ان هذه المادة شملت في متنها أخطار متنوعة منها أخطار بحرية وأخطار تلحق بالشيء المؤمن عليه بمناسبة وجوده في البحر او تعلقه بشيء بحري ، كما أن المادة (333) من قانون التجارة البحرية ذكرت أنواعاً أخرى من الأخطار المؤمن عليها مثل نفقات التعويم ونفقات إسعاف السفينة ونفقات الإنقاذ في البحر.

والحقيقة ان نظرة المشرع الأردني للأخطار البحرية هي نظرة عامة وشاملة شأنه شأن المشرع الفرنسي، فلم يفرق بين أخطار ناشئة عن البحر مباشرة وما بين أخطار تصيب الأموال المؤمن عليها نتيجة وجودها في البحر[1]، ولكن يثور هناك تساؤل بما ان وثائق التأمين البحرية المعمول بها هي الوثيقة الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين في لندن هل يشترط إتباع الشروط التي يمليها القانون الانجليزي ؟

وترى الباحثة ان وثيقة التأمين الصادرة عن معهد مكتتبي التامين في لندن بالرغم من عملية التفرقة التي تبنتها، إلا ان المادة (3) من القانون الإنجليزي وملحق تفسير الوثيقة من المرونة بما يجيز الاتفاق بين الطرفين على محل التأمين بالطريقة التي يرغب بها أطراف الوثيقة ، إلا ان تفسير اصطلاح أخطار البحر في الوثيقة الأردنية يجب ان يكون وفقا للقانون الإنجليزي[2]، كون الوثيقة هي المعتمدة في عمليات التأمين.

---

[1]. مقدادي، عادل – مرجع سابق - ص. 268/267.
[2]. عدوان – أشرف – رسالة ماجستير- 1999 – الخطر في التأمين البحري – (الجامعة الأردنية) – 122.

الفرع الثاني: شروط الخطر البحري

يشترط لكي نكون أمام خطر بحري توافر عدة شروط تميز خطر البحر عن الأخطار التي تصيب الشيء المؤمن عليه بمناسبة وجوده بالبحر وهي على النحو التالي :-

أولاً : أن يكون الخطر ناشئاً عن البحر؛ من الطبيعي ان يكون البحر هو المتسبب الرئيسي بالضرر ، وان يقع الضرر أثناء وجود الأموال المؤمن عليها في البحر.

ثانياً : أن يكون هذا الفعل غير عادي او ناشئ عن صعوبات ملاحية؛ ويفهم من هذا الشرط انه لا يشترط ان يتسبب بالضرر خطر ناتج عن البحر فقط لكي نكون أمام خطر بحري ، بل يجب ان يكون هذا الخطر غير عادي ، مثلاً خطر الأمطار يعتبر خطر عادي إلا ان العاصفة المقرونة بأمطار غزيرة تكون غير عادية ، وهو ما نصت عليه المادة السابعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين الملحقة بقانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م والتي ورد فيها" حوادث البحار تشير فقط الى الحوادث الفجائية أو كوارث البحار، ولا تشمل الحركة الاعتيادية للرياح والأمواج "[1].

ثالثاً: ان يكون الفعل الناشئ عن البحر غير متوقع؛ يعتبر هذا الشرط من أهم شروط أخطار البحر فاصطلاح أخطار البحر لا يشمل الحوادث التي يمكن توقعها مقدماً [2]، وهو ما أكدته المادة السابعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين التي اعتبرت ان من حوادث البحار الحوادث الفجائية (أي غير المتوقعة)، فحركة الرياح العادية قد تتسبب بأضرار خلال ظروف غير اعتيادية فتتحقق مسؤولية المؤمن عن الأضرار.

---

[1]. النص باللغة الإنجليزية:
- Perils of the seas : The term " perils of the seas" refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas . It does not include ordinary action of the winds and waves.

[2]. شرقاوي – محمود سمير – الخطر في التأمين البحري- مرجع سابق – ص. 134

رابعاً: أن تكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه؛ وهو ما يسمى برابطة السببية ، فلا يضمن المؤمن الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه إلا إذا ثبت له ان الضرر ناشئ مباشرة عن الخطر، ولا يشترط ان تكون الرابطة المذكورة مباشرة بالضرر ما دام أن فعل البحر هو الذي أدى الى وقوعه، مثلاً تلف البضاعة المشحونة نتيجة الحرارة المتسببة عن غلق فتحات التهوية في عنابر السفينة بسبب حالتي الطقس والبحر أثناء الرحلة[1]، وهو الموضوع سأبحث فيه في إثبات رابطة السببية بين الضرر والخطر.

المطلب الثاني: طرق إثبات الخطر البحري

إن الأصل في قواعد الإثبات أن المكلف بالإثبات هو من يدعي خلافاً للوضع الثابت أصـــلا او عرضاً [2]، ويكون عليه أن يثبت ادعاءه بما يؤيده وبما يتوافق مع قواعد الإثبات في القانون، ولا تختلف قواعد الإثبات البحري عن القواعد العامة للإثبات إذ يترتب على المؤمن له أن يثبت أن الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه ناتج عن الخطر المؤمن منه، ولمعالجة هذا الموضوع سوف اقسم هذا المطلب الى الفرعيين التاليين:-

الفرع الأول:- الجهة التي يقع عليها عبء إثبات تحقق الخطر البحري .

الفرع الثاني: دور الوثائق البحرية في إثبات حدوث الخطر البحري .

---

[1]. شرقاوي – محمود سمير – القانون البحري – ص. 356/355.

[2]. القضاة ، مفلح، 1994م - البينات في المواد المدنية والتجارية –جمعية عمال المطابع التعاونية- ص. 38.

الفرع الأول : الجهة التي يقع عليها عبء إثبات تحقق الخطر البحري

أولاً : عبء اثبات تحقق الخطر

ان تعيين من يقع عليه عبء إثبات حدوث الخطر البحري مسألة بالغة الأهمية من الناحية العملية ذلك ان تكليف احد الخصوم بالإثبات يجعل الخصم الآخر في مركز أفضل وأقوى من الطرف الآخر[1]، إذ ان المكلف بالإثبات هو من يدعي خلاف الظاهر[2]، وقواعد الإثبات في التأمين البحري لا تختلف عن القواعد العامة في اثبات أية واقعة قانونية أخرى، حيث أن يقع عبء إثبات تحقق الخطر المؤمن منه في وثيقة التامين البحري على عاتق المؤمن له، الذي يطالب المؤمن بالالتزام بتنفيذ عقد التأمين المبرم بينهما، فيكون على المؤمن له إثبات أن الضرر الذي لحق بالسفينة أو البضائع المؤمن عليها قد حدث فعلاً نتيجة لخطر تمت تغطيته في وثيقة التأميــن، هذا من ناحية.

ومن ناحية ثانية ، يقع على عاتق المؤمن له عبء إثبات تعرض او عدم تعرض الرســالة البحرية للخطر المؤمن منه، وذلك إما لإلزام المؤمن بإعادة قيمة مبلــغ التــامين المــدفوع أو بإنقاص قيمة قسط التأمين عن الفترة التي زال فيه الخطر[3].

ويلتزم المؤمن له بما يطرأ أثناء مدة العقد من أمور قد تؤدي إلى زيادة هذه المخــاطر[4]، التي قد تؤدي إلى إن يعيد المؤمن النظر في مبلغ التأمين إذا كانت هذه المخاطر تدفعه إلى زيادة قيمة القسط ، فإذا لم يلتزم المؤمن له سقط حقه في مبلغ التأمين[5]، وقد عالج المشرع الأردنــي

---

1. نداوي ، آدم وهيب – 1406هـ /1986م-شرح قانون الإثبات - الطبعة الثانية – ص. 74.
2. نشأت ، احمد – بدون سنة نشر ودار نشر – الجزء الأول – رسالة الإثبات – ص. 47.
3. أنظر عطير- عبد القادر – التأمين البري في التشريع الأردني – ص. 164/163.
4. 927 القانون المدني الأردني .
5. شرف الدين، احمد – 1987/1986- أحكام التامين في القانون والقضاء " دراسة مقارنة "- ص. 219.

هذه الحالة في المادة (301) من قانون التجارة البحرية التي ورد فيها : " **وعلى المؤمن لـــه أن يبلغ إلى المؤمن تحت طائلة العقوبة نفسها الحوادث اللاحقة للعقد التي قد تعدل فكرة الخطـــر عند المؤمن**" والعقوبة هي فسخ عقد التأمين.

وقد ينشأ عبء إثبات تحقق الخطر البحري عن قرينة قضائية مفادها بأنه إذا لـــم يوجـــه المرسل إليه إلى الناقل البحري أو وكيله بميناء الشحن احتجاجاً بشأن عجز أو تلـــف البـــضاعة واستلامها فإن هذا يعد قرينة على سلامة البضائع، ومجرد تقديم صورة مطبوعة مـــن خطـــاب يتضمن إخطارا لا يكفي ، بل يجب على المرسل إليه إثبات إرسال هذا الخطاب للناقل [1]، وذلك طبقاً للمادة 6/3 من معاهدة بروكسيل[2] الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الـــشحن لـــسنة 1924 ، والتي جاء فيها (**إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهية هذا الهـــلاك أو التلف الى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقًا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر–إلى أن يثبت العكس– قرينة على أن الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الـــشحن ، وإذا كان الهلاك او التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم**).

وهذا ما أكدته أيضا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (روتردام) لسنة 2009 في المادة رقم (1/23) التي ورد فيها : (**يفترض أن يكون الناقل في غياب ما يثبت العكس ، قد سلم البضائع وفقاً لوصفهـــا الوارد فـــي تفاصيل العقد ، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع يبين الطبيعة العامة**

---

[1]. انظر كل من نشأت – أحمد – رسالة الإثبات – الجزء الأول – الطبعة السابعة – ص.69 وجمال، مصطفى – 1968- دروس في القانون البحري – المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر – ص.200.

[2]. لقد صادقت الأردن على هذه المعاهدة سنة 1931 بقرار من المجلس التنفيذي وموافقة سمو الأمير عبد الله المعظم طبقاً لنص المادة (2/19) من القانون الأساسي الذي كان نافذ المفعول آنذاك والتي أناطت حق عقد المعاهدات لسمو الأمير (قرار محكمة التمييز رقم 12/1970 فصل بتاريخ 01/01/1970 (هيئة عادية) منشور على الصفحة (222) من العدد (2) من مجلة نقابة المحامين لسنة (1970)).

لذلك الهلاك أو التلف إلى الناقل او الطرف المنفذ الذي سلم البضائع قبل وقت التسليم او عنده، او في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم، بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً) .

وتجتمع كل من المعاهدتين على مبدأ واحد هو افتراض وصول البضائع إلى الجهة المرسل إليها سالمة في حال عدم إرسال إخطار إلى المؤمن له بحدوث الضرر خلال مدة معينة، الذي بدوره يقوم بإرساله إلى المؤمن لغايات إعلامه بتحقق الخطر.

ان المشرع الأردني قد اشترط في المادة (308) من قانون التجارة البحرية على المؤمن له بوجوب إخطار المؤمن في حال تحقق الخطر خلال ثلاثة أيام من تاريخ وصول نبأ تحقق الخطر إلى المؤمن له أو وكيله ، وبخلافه تنتفي مسؤولية المؤمن، أي انه يفترض أن البضائع وصلت سليمة ، ويجب أن يتم إرســـال الإخطار إلى المؤمن ذاته[1]، ولا يشترط شكل للإخطار فيمكن بأي وسيلة كانت وهو ما تتبعه شركات التامين حاليا ، ويتضمن هذا الإخطار فكرة شاملة عن الخطر البحري المؤمن منـــه حتى يتمكن المؤمن من الإحاطة الكاملة بظروف الرسالة البحرية ، وهي تاريخ وقوع الحادث ومكانه وأسبابه والشهود[2]، إلا أن المشرع وعلى الرغم مما ذُكر أعلاه فقد سمح للمؤمن إثبات عكس هذه القرينة .

وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قرارها الذي ورد فيه : " **إن عدم توجيه الإخطار عملا بأحكام المادة 118من قانون التجارة البحرية لا يؤدي الى سقوط الحق بالمطالبة لان الأثر القانوني الذي يترتب على عدم توجيه مثل هذا الإخطار لا يمنع سماع الدعوى ، وإنما**

---

[1]. محمدين ، جلال وفاء البدري – التأمين البحري على البضائع بوثيقة اشتراك- دراسة منشورة في الجديد في مجال التامين والضمان في العالم العربي – المؤتمرات العلمية لجامعة بيروت العربية – الجزء الثاني – الصفحة 70.

[2]. عطير ، عبد القادر – الوسيط في شرح القانون البحري – مرجع سابق – ص. 699.

مجرد قيام قرينة على تسلم المرسل إليه البضاعة سالمة ، وللمرسل إليه رغم عدم توجيه الإخطار في المواعيد المحددة، رفع الدعوى ضد الناقل واثبات ما أصاب البضاعة من تلف او هلاك[1] ".

كما ان المشرع أقام قرينة مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بالبضائع ، إلا إذا أثبت ان هذا الهلاك ناتج عن قوة قاهرة وهو ما قضت به محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي : " **يستفاد من أحكام المادة 213 من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بعد تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة الى المرسل إليه في ميناء الوصول، وكما هي موصوفة في سند الشحن، إلا إذا اثبت أن الهلاك ناشئ عن القوة القاهرة او عن عيب قديم في البضائع او بسبب المرسل ، حيث ان المدعية لم تقدم اية بينة لنفي مسؤوليتها عن هلاك البضاعة فيكون الحكم المميز اذ قضى بالتعويض واقعا في محله** " [2] .

كما وتقام قرينة هلاك السفينة عند انقطاع الأخبار بعد زمن معين تختلف باختلاف التشريعات[3]، ويعلن عادة عن فقد السفن بمعرفة هيئة اللويدز بعد البحري والتحري بواسطة وسائلها ووكلائها المنتشرين في معظم موانئ العالم[4].

أما فيما يتعلق بإثبات تعرض البضائع المملوكة لربان السفينة للخطر، فقد عالجتها المادة (323) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد فيها: " **إذا أجيز للربان شحن بضائع لحسابه في السفينة التي يقودها فعليه في حالة تأمينه لهذه البضائع أن يثبت للمؤمنين بجميع الطرائق شراء البضائع وان يقدم عنها وثيقة شحن قد وقعها اثنان من كبار البحارة** "،

---

[1]. قرار رقم 1992/98 فصل بتاريخ 1992/6/17م (هيئة خماسية) منشور على الصفحة رقم 2029 من العدد1 من مجلة نقابة المحامين لسنة 1993.

[2]. قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2001/3148 (هيئة خماسية) تاريخ 2002/1/7 منشورات مركز عدالة.

[3]. خلف ، شفيق – 1973- الضمان البحري في القانون اللبناني – بدون دار نشر – ص. 129/128.

[4] . حفناوي – السيد أبو الفتوح – الإثبات في التأمين البحري – ص. 636

والحكمة من ذلك هي الحماية من الغش[1]، فقد يقوم الربان بشحن بضائع لحساب الغير ويكونوا قد امنوا عليها ، وعليه يستوجب على الربان إثبات ملكيته لهذه البضائع بواسطة وثيقة شحن موقعة من كبار البحارة ، وإذا لم يتمكن الربان من إثبات قيمة هذه البضائع عن طريق وثائق الشحن يستطيع أن يثبت ملكيته لها بكافة طرق الإثبات ، تطبيقاً لنص المادة (324) من قانون التجارة البحرية الأردني التي نصت على انه : " **إذا لم توجد وثيقة أو إذا احتوت وثيقة الشحن بنوداً تحد من القيمة الثبوتية للوثيقة الصادرة عن الربان فعلى المؤمن له أن يقدم صكوكا أخرى مثبتة للشحن، كقائمات حساب الشراء وبيانات الحمولة والنسخ التي سلمتها الجمارك وبيانات النقل والرسائل وتقبل البينة الشخصية عند انتفاء سائر البيانات** ".

أما عبء إثبات تعرض السفينة للخطر فهو أمر ميسور وسهل حيث تعتبر هذه الواقعة من الوقائع المادية التي يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات، كما يمكن إثباتها بواسطة دفاتر السفينة وسجلات الميناء الذي قصدته السفينة للإصلاح ، إن عبء إثبات العيب الذاتي للسفينة يقع على عاتق المؤمن لكي ينفي المسؤولية القانونية عن نفسه والتي تتحقق مع تحقق الخطر المؤمن منه، لذا يكون على المؤمن إثبات خطأ المؤمن له وهو أمر في غاية الصعوبة، إذ أن بالإضافة إلى إثبات العلاقة السببية بين العيب الذاتي والضرر.

ومن الجائز قانونا أن يتفق طرفي العقد على نقل عبء الإثبات، إذ القواعد القانونية المتعلقة بتحديد محل الإثبات وعبئه وطرقه لا تعتبر من النظام العام لأنها وضعت لحماية الخصوم فيجوز الاتفاق على مخالفتها ما لم ينص القانون على خلاف ذلك[2]، الأمر الذي

---

[1]. طه – الضمان البحري – ص. 95

[2]. القضاة - مفلح - البينات في المواد المدنية والتجارية - ص.46

يترتب عليه جعل المؤمن له في مركز اقوى من المؤمن ويحقق مسؤولية المؤمن مباشرة [1]، وهو حالة مفترضة في حالة التأمين على كل المخاطر[2].

ويطبق على حالة إثبات تحقق الخطر البحري ما يطبق على أية واقعة مادية مراد إثباتها، ويحصل عملياً هو إثبات تحقق الخطر البحري عن طريق التقرير البحري ودفتر يومية السفينة[3]، كما ويؤخذ بالبرقيات والمراسلات الإلكترونية لإثبات كيفية وقوع الخطر، أما إذا أراد المؤمن التخلص من دفع قيمة التعويض او التخفيف من مسؤوليته بتطبيق شرط في وثيقة التأمين عليه أن يثبت أن الضرر الذي وقع كان من الأخطار المستبعدة أو المستثناة، وعبء إثبات إدعائه هذا يقع على عاتقه.

وترى الباحثة أنه من المسلم به أن أي حادث يقع في البحر يعتبر ناتج عن خطر بحري، وعلى المؤمن له دوماً عبء إثبات هذا الخطر وهذا الأمر لا يشكل صعوبة إذ عليه أن يثبت فقط وجود الضرر وطابعة القهري دون إثبات سبب الكارثة وطابعها غير العادي [4]، ويتوجب على من يدعي خلاف ذلك إثباته.

---

[1]. حفناوي – السيد أبو الفتوح – الإثبات في التأمين البحري – ص .606.

[2]. شرط كل الأخطار الصادر عن مجمع لندن للتامين نص على :"إن هذا الشرط يغطي جميع الفقدان والضرر الحاصل الى المادة المؤمنة، ولكن في أي حالة لا يعتبر تمديداً للتغطية، الفقدان أو الضرر الحاصل أو المصاريف الناتجة عن التأخير أومن طبيعة خواص الشيء المؤمن عليه " وهذا الشرط يغطي جميع الأخطار ما عدا الخسائر التي تنشأ بسبب العيب الذاتي لطبيعة الشيء المؤمن عليه وكذلك الخسائر التي يعود سببها الى التأخير/ قلانزي– التأمين البحري– ص. 92]وأنظر شرقاوي– الخطر مرجع سابق– ص. 285.

[3]. يجب على ربان السفينة ان يدون كل الحوادث الطارئة وكل القرارات المتخذة أثناء الرحلة السفر وقائمة الإيرادات والنفقات المتعلقة بالسفينة والملاحظات اليومية ومخالفات مستخدمو السفينة وكل ما يحدث عليها) وانظر طه ، مصطفى كمال- 1968- الطبعة الأولى – القانون البحري اللبناني – دار النهضة العربية – بيروت لبنان – ص. 41/40.

[4]. حفناوي – السيد أبو الفتوح – مرجع سابق– ص. 636.

ثانياً : إثبات حدوث الخطر المؤمن منه

لغايات اثبات حدوث الخطر البحري يجب اثبات ما يلي :

أولاً: إثبات وقوع الخطر في الزمان والمكان المحددين في وثيقة التأمين؛ إذ استطاع المؤمن له إثبات تحقق الخطر البحري المؤمن منه يتوجب عليه أن يثبت أيضا أن هذا الخطر قد وقع في الزمان والمكان المحددين في وثيقة التأمين، علماً بان هذا يعتبر انه من الأمور المفترضة. وان وهذه القرينة قابلة لإثبات العكس[1].

والأمر المعول عليه في الإثبات هو لحظة تحقق الخطر البحري وليس وقت تحقق الآثار المترتبة عليه للتأكد من مسؤولية المؤمن، فإذا ثبت أن الخطر قد تحقق وقت سريان عقد التأمين، يلتزم المؤمن بالتعويض عن الأضرار لتحقق مسؤوليته عن الخطر .

وعلى المؤمن إذا دفع بعدم مسؤوليته عن التعويض وبان المؤمن له تعمد إحداث الضرر جاز له أن يثبت عكس ما ورد في دفتر يومية السفينة والتقرير البحري ، إذ أن البيانات الواردة فيها تعتبر حجة على الموقعين عليها فقط[2]، ولها حجية السند العادي ويجوز للغير إثبات عكس ما ورد فيها بكافة طرق الإثبات ، وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية حيث قضت في قرارها بأن "من المبادئ المقررة أن سند الشحن يعتبر دليلا لإثبات عقد النقل ولإثبات عملية الشحن ذاتها فيما بين أطرافه كما يكون السند المذكور حجة على

---

1. حفناوي ، السيد أبو الفتوح – الإثبات في التأمين البحري – ص. 637.

2. المادة (10) من قانون البينات الأردني ورد فيها ما يلي : (السند العادي هو الذي يشتمل على توقيع من صدر عنه او على خاتمه او بصمة إصبعه ليست له صفة السند الرسمي).

الغير بالبينات الواردة فيه ، ولكن يكون للغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات لأنه لم يكن طرفا في السند وذلك تطبيقا للقواعد العامة" [1].

ويشترط ان يكون دفتر يومية السفينة والتقرير البحري مؤكدان ومعتمدان مـــن الجهـــات المعينة لكي يمكن الاحتجاج بهما بمواجهة المؤمن بل يمكن ان يتمسك به ضـــدها [2] ، ونلاحظ مما سبق ان دفتر يومية السفينة والتقرير البحري قد يكونان حجـــة إمـــا علـــى المؤمن أو على المؤمن له.

ثانياً : إثبات سبب وقوع الكارثة

يهدف عقد التأمين الى تعويض المؤمن له عن الأضرار التي لحقت به جراء وقوع الخطر، ولكن هل ان مجرد تحقق الضرر يفترض تحقق مسؤولية المؤمن عن الأضرار التي حدثت؟ وما هو الحكم لو شارك في تحقق الخطر عدد من الأسباب.؟ وما هو الإجراء الواجب أتباعه في هذه الحالة؟

ان أهم المبادئ القانونية في مجال التأمين هو مبدأ السبب المباشر الذي احدث الضرر. والسبب المباشر هو السبب الفعال الذي ينشأ عنه الضرر[3]. وتحديد السبب المباشر لحدوث الضرر في المجال البحري هو أمر في غاية الصعوبة ، وتظهر هذه الصعوبة جلية في حال شارك أكثر من خطر في تحقيق الضرر ويكون عبء إثبات السبب الحقيقي للضرر يقع على عاتق المؤمن، الذي يسعى إلى إيجاد أية أسباب خارج نطاق الأمور المشمولة بالتأمين والتي من شأنها ان تعفيه من دفع قيمة مبلغ التعويض .

---

[1]. قرار رقم 1987/396 فصل 1987/1/1 (هيئة عادية) منشور على الصفحة رقم (1614) من العدد (6) من مجلة نقابة المحامين لسنة (1978)

[2]. حفناوي – السيد ابو الفتوح – الإثبات في التأمين البحري – ص. 640.

[3]. أنظر كل من شرقاوي – محمود – الخطر في التأمين البحري – ص. 315 و طه ، مصطفى كمال – القانون البحري اللبناني- ص. 449..

ويتبين لنا أن السبب المباشر هو ذلك السبب الذي كانت له السيطرة والفاعلية في حدوث الضرر أي ان يكون مؤثرا أو منتجاً او فعالاً ليرتب نتيجة ، وأن تظل فاعليته مسيطرة على الحادث حتى مع تدخل بعض الأسباب الأخرى [1]، فمتى تقرر وجود السبب المباشر بالصورة المذكورة أعلاه فلا يعتد بأية أسباب أخرى متدخلة، وتحديد السبب المباشر الذي أدى الى تحقق الضرر في حالة تدخل عدة أسباب ليس بالأمر السهل لذا يتم الاستعانة بأهل الخبرة في هذا المجال لتحديد من هو السبب المباشر في إحداث الضرر.

وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قراره القاضي: " ان توزيـــع المـــسؤولية بـــين المباشر وبين المتضرر بنسبه مساهمة خطا كل منهما فـــي إيقـــاع الـــضرر المطلـــوب التعويض عنه مخالف لأحكام المادة (258) من القانون المدني التي يستفاد منهـــا تقـــديم المباشر في الضمان على المتسبب ، وبناء على ذلك فعلى محكمة الاســـتئناف ان تحكـــم بالضمان على الفاعل المباشر، علما بان لمحكمة التمييـــز مراقبـــه محكمـــة الموضـــوع بتطبيقها القانون على الوقائع وفقا للمادة (189) من قانون الأصول المدنيـــة ، ان طلـــب إدخال شركة التامين كمدع عليها بلائحة الدعوى المعدلة يجعلها خصما ، وبحال ثبـــوت أنها المؤمنة تكون ملزمة بمقتضى عقد التامين بأداء التعويض"[2]. وتحديد السبب المباشـــر هو مهمة المؤمن الذي يسعى الى نفي المسؤولية عنه وإيعاز تحقق الخطر الـــى خطـــر مستثنى او مستبعد.

---

[1]. حفناوي – السيد – المرجع السابق – 473.

[2]. قرار رقم 1988/978 فصل بتاريخ 1988/1/1 (هيئة عادية) منشور على الصفحة رقم (2083) من العدد 6 من مجلة نقابة المحاميين لعام 1990 . من تشريع الصادر عن نقابة المحامين الأردنيين

الفرع الثاني : دور الوثائق البحرية في إثبات تحقق الخطر البحري

إن الوثائق البحرية من سندات شحن ودفتر يومية والتقرير البحري للسفينة تلعب دوراً هاماً في مجال الإثبات وتمثيل البضائع هذا فضلاً عن دورها في تمكين الناقل من إثبات تنفيذ التزامه واثبات تحقق الخطر المؤمن منه ، إن التساؤل الذي يطرح نفسه هنا هو ما مدى حجية الوثائق البحرية في عملية إثبات حدوث الضرر وتحقق الخطر المؤمن منه.؟ وفيما إذا كانت هذه الحجية للوثائق البحرية مطلقة أم يجوز إثبات عكس ما ورد فيها ؟ وهو ما سأحاول الإجابة عليه فيما يلي وبإيجاز.

أولا – حجيـــة الوثائق البحرية في إثبات تحقق الخطر المؤمن منه

تظهر أهمية سندات الشحن والدور الذي تلعبه في عملية إثبات تحقق الخطر البحري وإثبات تسلم البضاعة وأيضا في إثبات عقد النقل ذاته[1] واثبات ملكية البضاعة وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي : " **يكفي لإثبات ملكية البضاعة عقد الشراء وعقد الشحن**"[2]، بالإضافة الى ان سندات الشحن تعتبر حجة على الموقعين عليها وهم الربان او الناقل والشاحن بالبيانات الواردة فيه ، وتنحصر حجيتها بين الموقعين عليها فقط وهو واضح من خلال تعريف الاتفاقيات الدولية لمدلول سند الشحن[3]، ويكون للغير الحق في إثبات خلاف ما هو وارد فيه بكافة طرق الإثبات لأنه ليس طرفاً في السند ، وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في

---

[1]. انظر كل من بريري، محمود مختار– قانون التجارة البحرية – ص.324 و جمال، مصطفى – 1968- دروس في القانون البحري – المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر – ص. 199.

[2]. قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1987/105(هيئة خماسية) تاريخ 1987/3/30م منشورات عدالة.

[3]. فقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع 1978(هامبورغ) سند الشحن في المادة الأولى منها الفقرة 7 بأن (سند الشحن وثيقة تثبت اتعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحت الإذن ، أو لحاملها) (أما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً 2009 م (روتردام) فقد عرفت سند الشحن تحت مسمى سند النقل في المادة الأولى الفقرة 14 بأن (سند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي: أ. يثبت تسلم الناقل او الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل . ب. ويثبت وجود عقد للنقل او يحتوي عليه) .

قرارها القاضي بأن: "**من المبادئ المقررة أن سند الشحن يعتبر دليلا لإثبات عقد النقل ولإثبات عملية الشحن ذاتها فيما بين أطرافه كما يكون السند المذكور حجة على الغير بالبينات الواردة فيـــه ، ولكن يكون للغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات لأنه لم يكن طرفا في السند وذلك تطبيقا للقواعد العامة [1]**"، ومؤدى ما سبق ان الغير له حق التمسك ببيانات سند الشحن وله إهدارها وإثبات عكسها، ولكن لا يجوز للموقعين على سند الشحن ان يتمسكوا بمواجه الغير بعكس ما ورد في سند الشحن[2]، كما ان سند الشحن يعتبر سند ملكية البضائع وهو ما اكدته محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي:" يكفي لإثبات ملكية البضاعة عقد الشراء وعقد الشحن"[3].

ولدفتر يومية السفينة والتقرير البحري ذات الحجية التي لسند الشحن البحري بالنسبة للغير، إذ يجوز للمؤمن إثبات عكس ما ورد فيها، حيث أن البيانات الواردة فيها تعتبر حجة على الموقعين عليها فقط، وهم ربان السفينة والبحارة، وحجيتها هي نفس حجية السند العادي بالنسبة للغير أي يجوز إثبات عكس ما ورد فيها بكافة طرق الإثبات[4].

ويشترط أن تكون هذه الدفاتر مؤكدة ومعتمدة لكي يمكن الاحتجاج بها بمواجهة المؤمن، فالتقرير البحري غير المؤكد أو المعتمد لا يمكن التمسك به بمعرفة السفينة بل يتمسك به ضدها[5]، ونلاحظ مما سبق ان دفاتر السفينة تكون حجة إما على المؤمن او على المؤمن له .

---

[1]. قرار رقم 1987/369 فصل بتاريخ 1987/1/1 (هيئة عادية) منشور على الصفحة (1614) من العدد 6 من مجلة نقابة المحامين لسنة (1987) . منشورات نقابة المحامين (تشريع)

[2]. بريري، محمود مختار – قانون التجارة البحرية – ص.328.

[3]. قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1987/105 (هيئة خماسية) تاريخ 1987/7/30م منشورات مركز عدالة .

[4]. انظر كل من طه ، مصطفى كمال–القانون البحري اللبناني– مرجع سابق– ص. 41 وجمال، مصطفى – المرجع السابق – ص.199 و عوض، علي جمال الدين (1992) النقل البحري للبضائع- ص. (16/13)

[5]. انظر حفناوي – السيد أبو الفتوح – الإثبات في التأمين البحري – ص. 640.

إلا أن الأطراف ملزمون بتحمل الآثار القانونية التي تترتب نتيجةً لتحرير هذا السند ويمكن لأطرافه الاحتجاج بمحتوياته بالرغم من كونه محرراً عرفياً. إلا انه لا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد فيه من بيانات وبالتالي يمتنع على الناقل أو حتى الشاحن ان ينقض ما لسند الشحن من قوة في الإثبات فيما يتعلق ببيانات البضاعة في مواجهة الغير الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات السند[1].

ونقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفاً في الوثيقة البحرية سواء كانت سند الشحن او دفتر يومية السفينة ومع ذلك له مصلحة في العملية القانونية، كالمؤمن او الناقل او حتى المرسل إليه، ولا تعتبر الوثائق البحرية حجة على الغير إلا من تاريخها على أن يكون لها تاريخ ثابت عليها وذلك سنداً للمادة (12) من قانون البينات الأردني .

ومع التطور التكنولوجي الحالي أصبحت العقود والمراسلات البحرية يتم اغلبها الكترونياً ولم يعالج قانون التجارة البحرية الأردني الوضع القانوني لهذه الوثائق صراحة ، وانه يمكن القول أن قانون البينات الأردني ومن خلال المادة (13) قد عالج هذه الحالة والتي اعتبرها محررات عرفية جائز إثبات عكس ما ورد فيه، كما عالجته اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً لعام 2009 م(روتردام) في المادة 8 و9 و10 منها والتي حددت إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها وإجراءات استخدامها، وهو ما يعتبر في نظر الباحثة قصوراً في قانون التجارة البحرية الأردني ولا يغني عن ذلك معالجة المستندات الإلكترونية بقانون البينات الأردني وقانون المعاملات الإلكترونية الذي يساعد على تدارك هذا الأمر.

---

[1]. عوض، علي جمال الدين – المرجع السابق- ص. 471 و العدوان – الخطر في التأمين البحري (رسالة ماجستير / الجامعة الأردنية)- ص. 112.

ثانيا :- أهمية التحفظات المتعلقة بالبضائع والمثبتة في الوثائق البحرية

إن من الأمور المسلم بها في عملية النقل البحري أن يقوم الناقل بفحص البضائع ومطابقتها مع ما هو مدون في وثائق الشحن، فهو الذي يتحمل المسؤولية القانونية في حال وصول البضائع متضررة الى الجهة المرسل إليها وعن تطابقها مع الوثائق ، وقد يحدث أن يساور الناقل الشك في صحة المعلومات المعطاة له من قبل المرسل او أن لا تكون لديه المعدات اللازمة للتأكد من صحة المعلومات المدونة في السندات ، فأعطى القانون الحق للناقل في هذه الحالة أن يدون تحفظاته على صحة المعلومات عن البضائع حماية له [1]، والسؤال الذي يثور هنا ما مدى تأثير التحفظات التي يدونها الناقل على حجية سندات شحن البضائع ؟

لقد ورد في نص المادة (202) من قانون التجارة البحرية الأردني على ان " للناقل أن يرفض تدوين إفادات الشاحن في وثيقة الشحن إذا كان له لديه أسباب وجهيه للشك في صحتها أو إذا لم تتوافر له الوسائل العادية لمراقبتها وفي هذه الحالة عليه أن يذكر الأسباب وعندئذ يلقى عبء إثبات النقص على عاتق المرسل او المستلم.." وهو ما جاء متوافقاً مع ما ورد في معاهدة توحيد سندات الشحن في المادة (3 فقرة 3) وكذلك ما جاء في المادة (40) من اتفاقية روتردام التي تضمنت نفس المعنى ، مما يتبين لنا أن ما يدونه الناقل من تحفظات على سندات الشحن فانه يهدف بذلك إلى إعفاءه من المسؤولية في حال وصلت البضائع منقوصة أو غير مطابقة لما هو مدون في سندات الشحن، بالإضافة الى أنها تؤدي الى نقل عبء الإثبات وجعله على عاتق

---

[1]. طه ، مصطفى– القانون البحري اللبناني – ص. 286.

المرسل او المستلم ، فسند الشحن الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو غيرها والتي تدون من قبل الربان يطلق عليه سند شحن غير نظيف[1].

ان التحفظات التي يوردها الناقل على سندات الشحن تجعل المؤمن متردداً حيال التأمين على البضائع المتحفظ عليها، وعليه يقع عاتق المؤمن له إذا أراد التأمين على البضائع ان يثبت للمؤمن عدم صحة المعلومات المدونة في سندات الشحن لغايات إتمام عملية التأمين عليها ، ويكون ذلك بإثبات قيمة البضائع وكميتها ووزنها وصفتها ، ويحق دائما للناقل ان يطلب إثبات حالة البضائع بحضور المرسل إليه وقت تسليم البضاعة [2].

ولتفادي هذه الصعوبات جرى العمل في كثير من الأحيان على ان يتفق الشاحن مع الناقل على تحرير سند شحن نظيف خال من التحفظات وفي مقابل ذلك يقدم الشاحن للناقل خطاب ضمان تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد وضعها في سند الشحن ويتعهد فيه الشاحن بعدم مطالبة الناقل بالتعويض عند ظهور عجز او تلف في البضاعة [3].

ويشترط لصحة التحفظات الواردة في سند الشحن ان يذكر أسباب التحفظ وأن يرد التحفظ في قيد البيان المتعلق بالبضائع في سند الشحن لكي ينفذ باتجاه الغير[4].

ولا محل للتحفظات في حالة الهلاك الكلي لأن الهلاك الكلي لا يتصور فيه التسليم، والتحفظات قاصرة على الحالات التي يصير فيها تسلم البضائع ، كذلك لا محل للتحفظات في حالة التأخير لأنه لا يتضمن تسليماً ولأنه ضرر يمكن إثباته بسهولة بالوثائق الرسمية لإدارة الميناء التي يسجل فيها تاريخ وصول السفينة، وبالرغم مما ذكر فإن محكمة التمييز الأردنية قضت بأن خلو سند الشحن من

---

[1]. المقدادي ، عادل– القانون البحري – ص. 106.
[2]. طه ، مصطفى– القانون البحري اللبناني – ص. 288.
[3]. حفناوي ، السيد ابو الفتوح – مرجع سابق – ص.636.
[4]. انظر عوض، علي جمال الدين- المرجع السابق- ص.(270/269)

التحفظات لا يمنع من المطالبة بالتعويض عن نقص البضائع وهو مضمون ما ورد في قرارها التالي:"**إن عدم توجيه التحفظات المنصوص عليها في المادة (218) من قانون التجارة البحرية لا يمنع من إقامة الدعوى خاصة وان وكيل الباخرة قد اقر بتوقيعه على محضر استلام البضاعة بوجود النقص مما يجعل احتجاج المميز غير مجدي**"[1].

بالإضافة الى ان التحفظات الوارده على سند الشحن تؤدي الى نقل عبء الإثبات وهو ما قضت به محكمة التمييز الأردنية بقرارها : " **ان التحفظات على سند الشحن تؤدي الى قلب عبء الاثبات فيما يتعلق بمقدار الفرق الى عاتق المرسل او المستلم بشرط ان يثبت الناقل ان لديه اسبابا وجيهة للشك في صحة افادة الشاهد او لم تتوفر له الوسائل اللازمة للمراقبة ويبين الاسباب في وثيقة الشحن**" [2].

****

[1]. قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 1999/2741 (هيئة خماسية) تاريخ 2000/6/7م المنشور على الصفحة 127 من عدد المجلة القضائية رقم 6 بتاريخ 2000/1/1م- منشورات عدالة.

[2]. قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 1984/626(هيئة خماسية) تاريخ 1985/6/29م ، منشورات مركز عدالة .

المبحث الثاني

الأخطار والحوادث البحرية

مقدمة :

لقد لاحظنا فيما سبق ان الأخطار تنقسم الى قسمين أخطار تحدث في البحر ونتيجة له وأخطار قد تلحق بالشيء المؤمن عليه ولا تكون ناتجة عن البحر ذاته ولكن تأخذ الصفة البحرية لحصول الضرر، وسوف نتكلم في هذا المبحث عن أنواع الأخطار البحرية المؤمن منها وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية الأردني، لذا سأقسم هذا المبحث الى مطلبين وهم على النحو التالي:

المطلب الأول: أنواع الأخطار البحرية

المطلب الثاني: الحوادث البحرية

المطلب الأول : أنواع الخطر البحري

الفرع الأول : خطر الأمطار

قد تتعرض البضائع المنقولة بحراً الى هطول الأمطار التي قد تؤدي في بعض الحالات الى تلفها، وبالرغم من ان القانون الأردني سكت عن خطر المطر ولم يتطرق له صراحة ، إلا ان المشرع الأردني ذكر في متن المادة (332) من قانون التجارة البحرية خطر العواصف ، فهل ان سكوت المشرع عن هذا الخطر يجعل منه خطر مستثنى من التأمين ؟ هل يقع المطر تحت بند العواصف؟

نلاحظ ان النصوص المتعلقة بالتأمين البحري ليست من النظام العـام إذ هـي نـصوص تفسيرية ومكملة لإرادة المتعاقدين، إلا إذا نص فيها صراحة على ان أي اتفاق مخالف لها يعتبر باطلاً وبالتالي يترتب عليه أحقية طرفي العقد بالاتفاق على ما يرونه مناسباً على ان لا يخـالف النظام العام [1] .

بالرغم من عدم ذكر المشرع الأردني خطر المطر في نص المـادة (332) مـن قـانون التجارة البحرية إلا انه ذكر عبارة "**عموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية**" أي أن المشرع لـم يحصر الخطر بما ذكره من أخطار، وإنما جعل النص مرناً بما يمكن معه إضافة أخطار أخرى قد تحدث أضرار للشيء المؤمن منه بالقياس الى الأخطار المذكورة في النص أعلاه .

الا انه يشترط لغايات شمول خطر المطر بالتأمين ان يكون المطر غير عادي إذ ان تقلبات الجو العادية لا تعتبر خطر بحري ، وهو ما قضت محكمة التمييز الأردنية في قرارها الـذي ورد فيه: **(ان التعرض للأحوال الجوية المتقلبة في البحار هو أمر متوقع الحدوث ولا يعتبـر من قبيل القوة القاهرة)** [2].

وهو ما عمل به المشرع الإنجليزي الذي اعتبر المطر حالة من حالات الطقس العادي فلا يجوز شموله بوثيقة التأمين ، أما المشرع الفرنسي فقد ذهب الى اعتبار المطر خطراً بحريـاً ، يشمله التأمين طالما أنه قد حدث أثناء الرحلة البحرية[3].

---

[1]. عدوان – اشرف- رسالة ماجستير – الجامعة الأردنية- 1999 – الخطر في التأمين البحري – ص. 135
[2]. رقم القرار 1999/2741 تاريخ القرار 2000/6/7 لسنة 1999 رقم الصفحة 127 العدد 6
[3]. الشرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – ص. 172/171.

وبالرغم مما ذكر أعلاه إلا ان خطر المطر من الأخطار التي شملتها وثيقة أنفرس 1895م[1]، كما أنه إذا كان التأمين البحري قد تم بواسطة وثيقة مشار فيها عبارة "**كل الأخطار**" فيكون خطر المطر مغطى بالتامين، طالما أن الرسالة البحرية التي تعرضت له قد لحقها ضرر.

وترى الباحثة ان عبارة العواصف التي اعتبرها المشرع من ضمن الأخطار التي يضمنها المؤمن هي تستوعب خطر المطر ، فعادة ما تكون العواصف مقرونة بالمطر، لأن المطر الخفيف لا يؤثر بأي حال من الأحوال على البضائع ، والمطر المؤمن منه هو المطر الشديد غير المتوقع وغير العادي وهو ما يفهم منه بان الرسالة البحرية تعرضت لعاصفة.

والعاصفة الشديدة تعني المطر الغزير، الذي قد يسبب في كثير من الأحيان الضرر هو من الأخطار المشمولة في وثيقة التأمين بقوة القانون، أما تقلبات الطقس العادية فلا يمكن اعتبارها من القوة القاهرة وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية عندما قضت في قرارها:"**إن التعرض للأحوال الجوية المتقلبة في البحار هو أمر متوقع الحدوث ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة " [2].**

الفرع الثاني : التأمين ضد إعسار الشاحن

ان مجهز السفينة والشاحن عند البدء بالرحلة البحرية قد تصبح ذممهم مشغولة للغير، ومن الممكن أن تتعرض الرسالة البحرية الى هلاك يستغرق كل أموالهم وحتى الخاصة منها، الأمر الذي يؤدي الى إعسارهم ، فهل يجوز أن يلجأ دائن المجهز او الشاحن المعسر الى حماية نفسه بالتأمين من خطر إعسار المجهز او الشاحن..؟؟

---

[1]. انظر شرقاوي – المرجع سابق – 289.

[2]. قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 1999/2741 (هيئة خماسية) تاريخ 2000/6/7م المنشور على الصفحة 127 من عدد المجلة القضائية رقم 6 بتاريخ 2000/1/1

يشترط في المؤمن له ان تكون له مصلحة في التأمين، وان تكون هذه المصلحة مشروعة[1]، ويقصد بالمصلحة الفائدة التي تعود على المؤمن له وعادة تكون الفائدة اقتصادية وتظهر أهمية المصلحة في انه على أساسها يتحدد مقدار التعويض الواجب دفعه حال تحقق الخطر[2]، بالإضافة الى ان وجود مصلحة للمؤمن له من التأمين في عدم حصول الخطر أمر ضروري حتى لا يستقدمه المؤمن له طمعاً في الحصول على مبلغ التامين [3] .

لا خلاف في ضرورة وجود المصلحة لدى المؤمن له في التأمين من الأضرار التي قد تلحق به، ولكن التساؤل الذي يثار هنا هل يجوز للدائن العادي ان يؤمن على أموال مدينه المؤمن له خوفا من ان لا يتمكن من استيفاء ديونه بسبب تزاحم الدائنين؟

لا يستطيع الدائن العادي ان يؤمن على مال معين من أموال المدين ، ولكنـــه يستطيع ان يؤمن على بقاء يسار المدين ، لأن ذلك من مصلحته ويسمى هذا التأمين بالتأميـــن ضد إعسار المدين أو تأمين الائتمان ، والخطر الذي يشمله هذا التأمين لا يتمثل في الإعسار الحقيقي (كإشهار الإفلاس) فقط ولكن أيضا يشمل الإعسار المفترض كحالة عدم الوفاء بالدين خلال مدة محددة تبدأ من وقت استحقاقه [4] .

إن صحة هذا التأمين لا جدال فيها إلا ان الآراء اختلفت حول هذا النوع من التأمين هل يعتبر تامين بحري أم لا ؟

---

[1]. نص المادة (166) من القانون المدني الأردني (1-لا يصح العقد إذا لم تكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه. 2. ويفترض في العقود وجود هذه المنفعة المشروعة ما لم يقم الدليل على غير ذلك) .

[2]. عطير ، عبد القادر – التأمين البري في التشريع الأردني – ص. 186.

[3]. منشاوي،عبد الحميد(2005) ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء-منشأة دار المعارف بالإسكندرية-ص.389.

[4]. شرف الدين – احمد (1986م/1987م)- أحكام التامين في القانون والقضاء"دراسة مقارنة " (ب.م) و (ب.ن)- ص. 260

يختلف اعتبار التأمين على إعسار المدين تأمين بحري أم لا وفقاً للزاوية التي ينظر إليه منها ، فإذا اعتبر إعسار المجهز او الشاحن وانشغال ذمته حدث نتيجة لخطر بحري متعلق بالسفينة والبضائع والحوادث البحرية ، يمكن القول ان التأمين في هذه الحالة تأمين بحري ، أما إذا نظر الى هذا التأمين من ناحية محل التامين وهو حالة إعسار المجهز او الشاحن ذاته ، ولو كان هذا الإعسار ناتج عن خطر بحري فان ذلك لا يعني ان التامين يعتبر بحرياً [1].

وان الباحثة تميل الى عدم اعتبار التأمين على إعسار المجهز او الشاحن من الأخطار البحرية، فالأجدر ان يدخل إعسار المدين في أحكام القانون المدني ، إذ لا علاقة للقانون البحري بيسار او إعسار المجهز او الشاحن حتى ولو كان ناتج عن خطر بحري .

ويتميز هذا التأمين بان الدائن يحق له استيفاء ديونه دون مزاحمة باقي الدائنين ، ولا يحق للدائن مطالبة المؤمن إلا عند إعسار المدين ، ولا يوجد في هذا التأمين مجال للتلاعب على المؤمن إذ أنه يحق للمؤمن في حال شكه بصحة إعسار المجهز او الشاحن ان يطلب من المؤمن له ان يطالب بتنفيذ حقه على أموال المدين قبل الرجوع على المؤمن وعند عجز المدين عن الدفع يسهل على المؤمن له إعسار المدين الحقيقي ومن ثم مطالبة المؤمن بالتعويض [2].

ومن الواقع العملي فإن أغلب شركات التأمين ترفض عادة التأمين على إعسار المجهز او الشاحن ، حيث ان شركات التأمين لا تعلم من هو المجهز الخارجي للشحنة المؤمن عليها .

---

[1]. شرقاوي ، محمود سمير – مرجع سابق – ص . 177.
[2]. انظر شرف الدين ، احمد – مرجع سابق - 260/ 261

الفرع الثالث:- خطر القرصنة البحرية

كانت القرصنة البحرية في الماضي تشكل خطراً تواجهه كل السفن التي كانت تجوب البحار، ومع مرور الزمن أصبحت تعتبر القرصنة من الأخطار النادرة ، إلا انه وفي الوقت الحالي عاد هذا الخطر الى الظهور على الساحة وبقوة وبشكل مقلق ، فلا يكاد يمر أسبوع دون أن نسمع عن سفينة تم الاستيلاء عليها من قبل قراصنة البحر.

والسؤال الذي يطرح هنا ما هي القرصنة البحرية وعلى من يطلق لقب قراصنة وهل كل من يقوم بسرقة سفينة والاستيلاء عليها يصنف كقرصان ؟ وهل تعتبر أخطار القرصنة من الأخطار المشمولة بوثيقة التأمين البحرية كونها تقع في البحر؟

إن لقب القراصنة يطلق على مجموعة من الأشخاص اتخذوا من عمليات السلب والنهب في البحار حرفة لهم وهم لا يخضعون الى سلطة دولة معينة ولا تحمل سفنهم علماً من أعلام أية دولة من الدول[1]، ويطلق هذا المسمى أيضا على ركاب السفينة المتمردين والمشاغبين الذين يهاجمون السفينة من الساحل[2]، ويطلق لقب قرصان على أفراد السفينة او طاقمها الذين يرغبون بتحويل طريق السفينة[3]، وذلك لهدف غير مشروع.

وقد تكون القرصنة في أصلها ومعناها الدقيق هي كل عمل عنف غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب ، كما وعرفت القرصنة بأنها القيام أو

---

1. شكري – بهاء بهيج – التأمين في التطبيق والقانون والقضاء – ص. 125/124

2. الفقرة (8) من الملحق الأول لقواعد تفسير وثيقة التأمين الصادرة عن معهد مكتتبي التأمين في لندن ، والنص باللغة الإنجليزية كالتالي:

(Pirates : the term " pirates " includes passengers who mutiny and rioter

3. ديبوي، روني جان (1986) - القرصنة البحرية بحث منشور في مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة (الدورات) – ص.(215).

محاولة القيام بأعمال عنف من جانب أشخاص على ظهر سفينة خاصة ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أو طائرة أخرى في عرض البحر بهدف السلب والنهب كما أن القرصنة تشمل أيضا التمرد الناجح[1].

ومن الملاحظ أن المشرع الأردني لم يتطرق لخطر القرصنة من بين الأخطار المشمولة في وثيقة التأمين البحرية ، وأظن أن المشرع لم يكن يتوقع أن يعود هذا الخطر الى الظهور بعد أن اختفى لمدة طويلة ، أو لأنه لم تتعرض السفن الأردنية لأية عمليات قرصنة .

وحيث أن شركات التأمين الأردنية تنظم أعمالها وفقاً للشروط التي ترد من مجمع مكتتبي التأمين في لندن Institute of London Underweiters الصادرة عام 1982م ، فقد تضمنت شروط التأمين (أ) والتي تعرف بـــ Clause (A) القرصنة من الأخطار البحرية علماً ان هذه الوثيقة تغطي جميع الأخطار وهو على غرار شروط جميع الأخطار الذي كان معروفاً سابقاً[2].

كما ان المشرع الإنجليزي ذكر صراحة في متن المادة (3) من قانون التجارة الإنجليزي التأمين ضد القرصنة بأنه من الأخطار المضمونة والتي جاء فيها : " **أي مسؤولية تجاه شخص ثالث قد ترتب بفعل مالك او صاحب منفعة في، أو مسؤول عن أموال قابلة للتأمين بسبب حادث بحرية. " الحوادث البحرية "هي الحوادث الناتجة عن، والمرتبطة نشؤها بالملاحة البحرية؛ وهي حوادث البحر، الحريق، حوادث الحرب، القراصنة، لصوص البحر، السارقين، الاستيلاء، الحجز، الإيقاف والمنع بأمر السلطة ، الرمي في البحر ، خيانة الربان ، وأي حوادث بحرية مشابه أخرى او ان تكون منصوص عليها الوثيقة**" [3].

---

[1]. انظر نبهان – محمد فاروق(1986) - القرصنة ومفهوم العدوان في القانون والقرارات الدولية - بحث منشور في مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة (الدورات) – ص.107.

[2]. محمدين – جلال وفاء – دراسة مقدمة الى مؤتمر الجديد في مجال التأمين (الضمان) بعنوان (التأمين البحري على البضائع بوثيقة اشتراك) في لبنان / بيروت 26/24 نيسان 2006 منشورات المؤتمرات العلمية لجامعة بيروت العربية – الجزء الثاني - ص. 16.

[3]. النص باللغة الإنجليزي

وضمنته شركات التأمين الى الأخطار المؤمن عليها في وثيقة التأمين في البند المتعلق باستثناءات الحرب والتي ورد فيها ما يلي (لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال الفقد او الضرر او المصاريف الناجمة عن:**2/6 الاستيلاء من قبل دولة محاربة او وضع اليد من قبل سلطة مدنية او قضائية او الحجز او الإيقاف او الحبس (باستثناء القرصنة) وما ينتج عنها او أية محاولة للقيام بها)**، ونلاحظ هنا ان الوثيقة اعتبرت الأشخاص الذين يقومون بالاستيلاء على السفن الحربية و السيطرة على سفن الأعداء خطر حربي.

الخلاصة: بالرغم من أن المشرع الأردني لم يتطرق لخطر القرصنة البحرية صراحة في قانون التجارة البحرية إلا أن وثائق التأمين البحرية قامت بتغطيته باعتباره خطراً بحرياً واستبعدته من الأخطار الحربية.

الفرع الرابع : خطر السرقة

تضمنت المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني في نصها الأخطار التي يتحملها المؤمن وكان من ضمنها خطر السرقة الذي عرفته المادة 399 /1 من قانون العقوبات الأردني بأنها : بأنها أخذ مال الغير المنقول دون رضاه"، كما تضمنت شروط التأمين (ج) الصادرة عن معهد مكتتبي التأمين في لندن شرطاً يغطي خطر السرقة ، أما المشرع الإنجليزي فقد ضمنها في المادة (3) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906م.

-" any liability to a third party maybe incurred by the owner of , or other person interested in or responsible for, insurable property by reason of maritime perils "Maritime Perils mean the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea ; that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers thieves, captures, seizures, restraints, and detainments of princes and people, jettisons, barratry, and any other perils either of the like kind or which maybe designated by the policy ".

ان المؤمن يضمن السرقة سواء اقترفت من البحارة او الغير[1]، لأن المشرع الأردني عندما ذكر السرقة في المادة (332) لم يحدد ممن يجب ان تصدر السرقة ، وهو ما يفهم معه إنهـا شاملة دون تحديد لشخص من سرق، ولا يشترط أن تكون السرقة مقرونة بالعنف ، و يكتفـي المشرع بعدم رضا مالك المال لكي تتحقق السرقة [2].

الفرع الخامس : خطر اللصوصية.

اللصوصية هي عبارة عن عمليات السلب والنهب والسرقة المقترنة بالعنف والإغارة على السفينة من خارجها ، سواء أكانت السفينة وسط البحر أم راسية في احد الموانئ[3]، وقد ضمنها المشرع الإنجليزي الى الأخطار المشمولة بوثيقة التأمين ، أما المشرع الأردني فلم يـذكرها ، وبما ان وثيقة التأمين الصادرة عن مجمع مكتتبي لندن هـي المعتمـدة وقـد شـملت خطـر اللصوصية فهي اذن تكون مشمولة ضمنيا في الأخطار المـضمونة لـدى شـركات التـامين الأردنية.

المطلب الثاني: الحوادث البحرية

تعتبر الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن من المخاطر البحرية التي تسبب أضرار في الرسالة البحرية او السفينة ، ومن ذلك التصادم البحري الذي قد يحدث للسفينة او قد ينتج عـن قيام السفينة بمساعدة وإنقاذ سفينة أخرى في البحر ، وقد يحدث وان يضطر ربان السفينة الـى التضحية بجزء من البضائع لإنقاذ السفينة ويسمى هذا الحادث بالخسارة البحريـة المـشتركة ،

---

[1].فرعون – هشام – القانون البحري- ص.339.
[2]. انظر كل من كوماني، لطيف - القانون البحري– ص.265 و مقدادي، عادل – القانون البحري– ص 272.
[3]. شكري ، بهاء بهيج – التامين في التطبيق والقانون والقضاء– ص. 126

والمشرع الأردني عالج هذه الحوادث من خلال نصوص قانون التجارة البحرية ، وسوف أحاول من خلال هذا المطلب إلقاء الضوء على كل الحوادث البحرية المـذكورة أعـلاه وتوضـيحها بإيجاز وفق ما تقتضيه الحاجة ، لذا فقد قسمت هذا المطلب الى ثلاثة فروع هي :

الفرع الأول: التصادم البحري

الفرع الثاني : المساعدة والإنقاذ

الفرع الثالث:- الخسائر البحرية المشتركة

****

الفرع الأول : التصادم البحري

إن من أقدم العصور والتصادم البحري يعتبر من أكثر الأخطار التي من المتوقع حدوثها ان المشرع الأردني ضم التصادم إلى الأخطار البحرية التي من الممكن التأمين عليها وذلك لجسامة الخسائر والمبالغ المالية الكبيرة التي يتكبدها الأطراف عند حدوث التصادم ، وسوف احاول من ان أبين ماهية التصادم وشروطه وأحكامه والالتزامات التي تقع على السفن المتصادمة .

أولا: ماهية التصادم البحري؛ لم يعرف المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية التصادم البحري ، ولكنه وضح من خلال نص المادة (236) من قانون التجارة البحرية الأردني مفهوم التصادم البحري إذ حدده بالتصادم الذي يحدث بين السفن البحرية او بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه التي حدث التصادم سواء كانت مياه إقليمية او داخلية او

في أعالي البحار[1]، إلا ان المشرع الأردني لم يوضح من خلال هذا النص فيما إذا كانت جميع السفن مهما كانت وظيفتها والغاية منها تخضع لقواعد التصادم البحري .

ثانيا: شروط التصادم البحري؛ من خلال نص المادة (236) من القانون البحري يمكن ان نحدد شروط للتصادم البحري وهي على النحو التالي:-

1. يجب ان يقع التصادم بين سفينتين بحريتين او سفينة بحرية وأخرى مركب ملاحة داخلية ، ولا يهم غاية هذه السفن سواء كانت لنقل الأشخاص او لنقل البضائع او للنزهة [2]، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم بحر او مرسى او أنهار داخلية.
2. ان يكون هناك ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين ، وقد وسعت معاهدة بروكسيل لعام 1910م هذا المفهوم حين اعتبرت أم مجرد قيام السفينة بحركة أو بإغفالها حركة او عدم مراعاتها للأنظمة المرعية يعتبر في حكم التصادم[3].

ثالثاً: أنواع التصادم البحري؛ إذا نظرنا الى أحكام قانون التجارة الحرية الأردني يتبين لنا ان المشرع الأردني افرد المواد (237 وحتى240) وبين الحالات التي يمكن ان تخضع لأحكام التصادم البحري وهي على النحو التالي :

التصادم الناشئ عن حادث عرضي : يعتبر التصادم عرضياً إذا حدث رغم اتخاذ جميع التدابير واحتياطات الكفيلة لتجنبه[1].

---

[1]. انظر كل من ترك، محمد عبد الفتاح-2003- التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه- دار الجامعة الجديدة للنشر/ الإسكندرية – ص. 27 و قايد- محمد بهجت عبد الله- مرجع سابق- ص. 277/276.

[2]. انظر كل من الشواربي، عبد الحميد(بدون تاريخ نشر)– قانون التجارة البحرية – منشاة المعرف بالإسكندرية – ص. 317 و مقدادي، عادل، مرجع سابق – ص. 196 و موسى ، طالب حسن (2007) القانون البحري – دار الثقافة للتوزيع والنشر – ص. 183.

[3] . انظر كل من فرعون – هشام – القانون البحري – ص . 253/252 و يونس، علي حسن (دون سنة نشر) القانون البحري- دار الحمامي للطبع والنشر – ص. 33 و عطير، عبد القادر – الوسيط – مرجع سابق – ص. 492.

التصادم الناشئ عن قوة قاهرة : هو التصادم غير المتعمد الذي لا يمكن التنبؤ به ومن ثم لا يمكن تجنبه او تفاديه بممارسة قدر معقول من العناية والمهارة[2]، أي ان التصادم نتج عن قوة قاهرة، مثل الارتفاع المفاجئ للموج او الضباب الكثيف الذي تستحيل معه الرؤية أو ان تصدر أوامر للسفن تجبر السفـــن على الملاحة في ظروف يصبح معها التصادم حتمياً[3]، والقوه القاهرة تحمل نفس مدلولها في القانون المدني بأن الحادث الذي يحدث لها لا يمكن توقعه او تجنبه ويستحيل دفعه[4].

التصادم الناشئ لأسباب مشكوك فيها: وهو التصادم الذي لا يمكن تعيين سببه بدقة بسبب الظروف المحيطة به مما يتعذر معه إلقاء تبعة المسؤولية على إحدى السفن المتصادمة ، وذلك إما لتناقض التقارير البحرية او عدم إثبات وقوع القوة القاهرة، ومن ثم تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر[5].

التصادم بسبب خطأ لإحدى السفينتين: نصت المادة (238) من قانون التجارة البحرية على انه (إذا كان التصادم مسبب عن خطأ إحدى السفن فيتوجب التعويض من الأضرار على المسئول عن هذا التصادم)، وهو أكثر حالات التصادم شيوعاً ويقع التعويض على المتسبب بالضرر.

التصادم بسبب خطأ ربان السفينة: وهو التصادم الذي يحدث بسبب خطأ من ربان السفينة او بسبب الإهمال أو تقصير أو حتى من الممكن ان يكون الخطأ عمدي[6]، ويدخل في حكم خطأ الربان الخطأ الذي يرتكبه كل من مالك السفينة او مجهزها كأن يترك السفينة تبحر قبل ان تكون قد استكملت إصلاحاتها وتجهيزها بالكامل ، وأرى انه كان الأجدر بالمشرع الأردني ان

---

[1]. انظر كل من فرعون / هشام – القانون البحري – ص. 255 و شرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري-ص.334

[2]. ترك ، محمد عبد الفتاح – مرجع سابق – 44.

[3]. قايد ، محمد – مرجع سابق – ص.287

[4]. انظر كل من عطير، عبد القادر– الوسيط في شرح القانون التجاري- ص.497 و يونس، علي حسن – القانون البحري- ص. 335.

[5]. انظر كل من طه ، مصطفى كمال – القانون البحري – ص. 338 و موسى ، طالب – القانون البحري – ص. 188.

[6]. يونس ، علي حسن – المرجع السابق – ص. 335

يذكر صراحة أخطاء مالك السفينة او مجهزها أو ان يفرد لها مادة خاصة ولا يتركها للقياس أو اجتهادات المحاكم.

التصادم بسبب خطأ مشترك : وهو الخطأ الذي يحدث نتيجة لخطأ او إهمال كل من ربانيَ السفينتين المتصادمتين كمخالفة قواعد مرور السفن الخاصة بمنع التصادم[1]، وتتحمل كل سفينة المسؤولية عن التصادم بنسبة خطئها ، أما إذا تعذر تحديد نسبة خطا كل منهما تسأل عن جبره بالتضامن تطبيقاً للقواعد العامة [2].

ويقع على عاتق ربان السفينة في حال التصادم البحري التزامات من شأنها ضمان سلامة الركاب وسلامة البضائع من جهة أخرى ، بالإضافة الى تقديم الإغاثة والمساعدة الى ركاب وبحارة السفينة الأخرى شرط ألا يعرض سفينته وركابه لخطر جدي[3] .

ويلتزم ربان السفينة المتسببة بالضرر في أن يعلن للسفينة الأخرى عن اسم سفينته وميناء تسجيلها والميناء الآتية منه والذاهبة إليه حتى يمكن الرجوع بالتعويض على السفينة المتسببة بالضرر وذلك تطبيقاً لنص المادة (243) من قانون التجارة البحرية الأردني.

وإذا وقع التصادم يكون للمدعي الخيار في ان يقيم الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه او أمام محكمة مربط السفينة الصادمة أو أمام المحكمة البداية التابع لها ميناء العقبة إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية [4]، وتتقادم كل دعاوى التعويض من الأضرار الناجمة عن

---

[1] عطير – عبد القادر – الوسيط في شرح القانون التجاري – ص 502.

[2]. يونس ، علي حسن –المرجع السابق- ص. 337 و الشواربي ، عبد الحميد – مرجع سابق – ص. 219/218

[3]. نصت المادة (242) من قانون التجارة البحرية على ما يلي: (على ربان كل سفينة اصطدمت بغيرها ان يغيث السفينة الأخرى وبحارتها وركابها بقدر ما يتيسر له ذلك دون ان تتعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدي).

[4]. المادة(246)من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على:(1- إذا وقع تصادم فللمدعي الخيار في ان يقيم الدعوى أمام محكمة المدعى عليه أو أمام محكمة مربط السفينة الصادمة . 2– إن المحكمة التابع لها ميناء العقبة ، عندما تدخله إحدى السفينتين بعد تصادمهما تكون صالحة للقيام بكل تحقيق او كشف فني 3– تعود الصلاحية في المياه الإقليمية الأردنية إلى المحكمة البدائية التابع لها الميناء) .

التصادم بانقضاء سنتين بعد الحادث ، وتتقادم دعاوى التعويض الناجمة عن التصادم الذي تشترك فيه السفينتين بالخطأ بمرور سنة واحدة فقط[1].

رابعاً : الحالات التي لا ينطبق فيها أحكام التصادم البحري.

1. التصادم بين سفينة ومنشأة ثابتة كحطام سفينة او صخور بحرية او احد أرصفة الميناء، كما لا يعتبر اصطدام بحري صدم السفينة لأي جسم عائم[2]، ولا يعتبر تصادم بحري ارتطام مراكب داخلية ولا تنطبق عليه أحكام التصادم البحري وإنما المبادئ العامة في المسؤولية [3].
2. التصادم بين سفينة إرشاد والسفينة التي استخدمتها ، والتصادم بين سفينة قطر والسفينة المقطورة [4] .

الفرع الثاني: المساعدة والإنقاذ البحري

قد تتعرض السفن البحرية الى حوادث تحتاج بسببها الى مساعدة غيرها من السفن، فيلتزم كل ربان بتقديم المساعدة الى هذه السفينة لإنقاذ الأشخاص الذين على متنها والبضائع التي تنقلها، وسوف أقوم فيما يلي بالبحث تحديد مفهوم المساعدة والإنقاذ وشروطها، والمكافأة التي تستحقها الجهة المنقذة .

---

[1].المادة (247) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على ما يلي: (يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعاوى التعويض من الأضرار الناجمة عن التصادم بانقضاء مهلة سنتين بعد الحادث غير أن حق الإدعاء المنصوص عليه في الفقرة الثالثة من المادة (239) يسقط بحكم مرور الزمن بعد مرور سنة على يوم الدفع).

[2] .انظر كل من عطير – عبد القادر – الوسيط في شرح القانون التجاري – ص 490 و طه ، مصطفى كمال – القانون البحري اللبناني – ص. 336/335 و بريري، محمود مختار- قانون التجارة البحرية – ص. 501 و مقدادي ، عادل – القانون البحري – ص. 196.

[3]. طه ، مصطفى كمال (بدون تاريخ نشر)-النظرية العامة للقانون التجاري البحري- دار المطبوعات الجامعية – الإسكندرية – 405/404.

[4]. طه ، مصطفى كمال- النظرية العامة ، مرجع سابق،ص.406 و 407.

أولاً: مفهوم المساعدة والإنقاذ البحرية

والمساعدة البحرية هي تقديم المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة الخطر كخدمة لإنقاذها وإنقاذ الأشخاص والبضائع الموجودين على ظهرها[1]، وتتمثل هذه المساعدة بإرشادها بالسير أمامها أو تخفيف حمولتها، او مساعدة ركابها[2].

عرف المشرع الأردني المساعدة والإنقاذ في المادة (248) من قانون التجارة البحرية والتي نصت على ما يلي: (**كل عمل او إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة، خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى في حال ترك بحارتها لها)**، وهذا النص جاء متوافقاً مع نص المادة الأولى من معاهدة بروكسيل الخاصة بالمساعدة البحرية والإنقاذ لعام 1910م إلا انه لم يشر الى المياه التي توجد فيها السفن التي تحتاج الى إنقاذ [3]، والتي ورد فيها تطبيق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى أجرة النقل وأجرة الركاب وكذلك على الخدمات التي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها [4].

وجعل القانون هذه المساعدة إلزامية في الحالات التالية :

- **الالتزام بالمساعدة في حالة التصادم البحري:** لقد ألزم نص المادة (242) من قانون التجارة البحرية الأردني ربان كل سفينة اصطدمت بغيرها ان يقدم المساعدة للسفينة الأخرى

---

[1]. انظر كل من عطير، عبد القادر – الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية– ص.517 وطه ، مصطفى كمال– القانون البحري اللبناني- ص.345 و فرعون ،هشام–القانون البحري– ص.264 و البارودي،علي– الوجيز في القانون البحري- ص. 286 و طه، مصطفى كمال– النظرية العامة مرجع سابق- ص. 414.

[2]. انظر جمال ، مصطفى– دروس في القانون البحري– ص.276.

[3]. عطير، عبد القادر–الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية– 518.

[4]. موسى، طالب– القانون البحري- ص.194.

وبحارتها وركابها بما لا يعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدي، ويلاحظ هنا ان الالتزام بالمساعدة في حالة التصادم شمل السفينة والبحارة والركاب[1] ، ويطابق هذا النص نص المادة (8) من معاهدة التصادم لسنة 1910 والتي جاء فيها : " **بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون في استطاعته بدون ان يعرض سفينته او طاقمها او ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها....**" .

- **الالتزام بإنقاذ الأشخاص المعرضين للتهديد في البحر:** ورد في متن المادة (257) من قانون التجارة البحرية الأردني بأن كل ربان شاهد شخص في البحر مهدد بالغرق وامتنع عن إسعافه يعاقب بالحبس من شهر لسنة وبالغرامة من عشرة دنانير لثلاثمائة دينار أردني ، إلا في حال كان إنقاذ هذا الشخص سيعرض السفينة او الركاب للخطر.

وترى الباحثة ان هذه العقوبة هي صغيرة قياساً بالأرواح البشرية ، فترك شخص يغرق هي جريمة قتل، وعليه يجب ان تتناسب العقوبة والجرم .

ثانياً : شروط الإنقاذ البحري

- **ان تقدم المساعدة والإنقاذ سفينة لسفينة أخرى:** يشترط ان يقدم الإنقاذ من قبل سفينة لسفينة أخرى ولو كانت مملوكة لذات المالك ، فلا تعتبر مساعدة بحرية إذا تمت بين مراكب الملاحة الداخلية ولا تعتبر مساعدة بحرية انتشال حطام السفن والبضائع[2].

---

1. طه، مصطفى- القانون البحري اللبناني – ص. 347
2. انظر جمال، مصطفى – دروس في القانون البحري- ص. 276.

- **تقديم المساعدة في حالة الخطر:** يشترط في المساعدة ان تكون السفينة التي سيتم مساعدتها معرضة للهلاك والغرق [1] ، ولا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة ان يكون حالاً بل يكفي ان يكون محتمل الوقوع كأن تتعطل محركات السفينة في عرض البحر ويخشى عليها في حال اضطراب الجو وهياج البحر من الغرق[2] ، وتقدير جدية الخطر من عدمة مسألة موضوعيه تخضع لسلطان قاضي الموضوع [3].

ثالثاً: مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري

يترتب على تقديم المساعدة والإنقاذ مكافأة ، وتقع هذه المكافأة على عاتق المستفيد من المساعدة وتسمى المكافأة بالقانون الجعل ، ويشترط لغايات استحقاق هذه المكافأة الشروط التالية:

- يشترط لاستحقاق هذه المكافأة ان تؤدي المساعدة الى نتيجة مفيدة في دفع الخطر او الحد منه ، أما إذا لم يترتب على العون أية فائدة فلا تستحق السفينة التي قدمته أية مكافأة ، وذلك تطبيقاً لنص المادة (249) من قانون التجارة البحرية الأردني.

- ان تكون السفينة قد طلبت الإغاثة صراحة او ضمناً [4]، ولم تمنعهم من إغاثتها منعاً صريحاً، عملاً بنص المادة (251) من قانون التجارة البحرية الأردني.

- ان نص المادة (255) من قانون التجارة البحرية الأردني بين انه يشترط لغايات استحقاق المكافأة ان لا تكون السفينة المنقذة هي المتسببة بالضرر او ان بحارتها قاموا بارتكاب سرقات او إخفاء أشياء مسروقة او أي عمل من أعمال الاحتيال.

---

[1]. انظر كل من فرعون، هشام – القانون البحري- ص. 267 و مقدادي، عادل – القانون البحري – ص.209.
[2]. انظر كل من طه، مصطفى كمال- القانون البحري اللبناني– ص. 352 والشواربي،عبد الحميد– قانون التجارة البحرية– ص. 324.
[3]. جمال، مصطفى– دروس في القانون البحري – ص. 277
[4]. مقدادي ، عادل – القانون البحري – ص. 212.

- يجب ان يكون الالتزام بالمساعدة التزام قانوني لا عقدي ، فالالتزام القانوني يستحق عليه المنقذ أجر، أما الالتزام العقدي كما هو الحال في عقد قطر السفينة فإن المكافأة لا تستحق ، إلا إذا قامت السفينة بأعمال خارقة للعادة في عملية القطر .

رابعاً : تقدير قيمة المكافأة وتوزيعها

من الممكن الاتفاق المسبق بين السفينة المنقذة والسفينة التي تحتاج الى مساعدة على قيمة المكافأة ، ويعود للقاضي تقدير فيما إذا كان هذا الجعل مبالغاً فيه ، ومن صلاحيات القاضي تعديل الاتفاق إما بزيادته إذا كنت قيمة المكافأة قليلة او الإنقاص منها في حال كان مبالغاً في قيمتها، او إلغائه في حال كانت المساعدة مبنية على الغش وخداع من قبل السفينة المساعدة .

ويتم توزيع المكافأة بين مالك السفينة والربان والبحارة الذين اشتركوا في المساعدة، ويعود تقدير الحصص الى المحكمة المختصة بنظر النزاع ، وتتقادم دعوى المطالبة بمكافأة المساعدة والإنقاذ بمرور سنتين من يوم انتهاء أعمال المساعدة والإنقاذ ، ولا تسري هذه المدة إذا لم تحجز في المياه الأردني السفينة التي تم إنقاذها [1].

الفرع الثالث: الخسائر البحرية المشتركة.

قد يحدث وأن تتعرض الرسالة البحرية الى خطراُ بحرياً يستلزم من الربان التضحية بجزء من الرسالة البحرية للسلامة العامة للرحلة ، فيترتب على هذه التضحية خسارة ، إما ان تكون هذه الخسائر البحرية خسارات خاصة و خسارات مشتركة[2].

---

[1]. المادة (257) من قانون التجارة البحرية الأردني : (يسقط بحكم مرور الزمن حق دعوى المطالبة بجعل الإسعاف أو الإنقاذ بعد مرور سنتين على يوم انتهاء اعمال الإسعاف أو الإنقاذ ، ولا تسري هذه المدة إذا لم تحجر في المياه الأردنية السفينة المسعوفة أو المنقوذة).

[2]. عبد الرحيم ، الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري – ص. 39 و الشواربي ، عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص. 335.

فالخسارة الخاصة هي التي يتحملها من تصيبه فقط ولا تمتد لغيره[1]، وعرفها المشرع الأردني في المادة (261) من قانون التجارة البحرية والتي ورد فيها (الخسائر البحرية الخاصة هي الخسائر البحرية التي لا تكتمل فيها الشروط المطلوبة في المواد التالية : ويتحمل هذه الخسائر صاحب الشيء المتضرر) ، ومن أمثلة الخسائر الخاصة نفقات تعويم السفينة في حال كان جنوح السفينة لا يعرض السفينة للخطر او ان يقرر الربان اللجوء الى احد الموانئ بقصد إراحة طاقم السفينة ، أما الخسارة البحرية المشتركة فسوف أتحدث عنها فيما يلي:

أولاً : ماهية الخسارة البحرية المشتركة

عرف قانون التجارة البحرية الأردني من خلال نص المادة (258) الخسارة البحرية المشتركة بأنها **(كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة او الحمولة من أضرار او هلاك وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية غير مألوفة)**، وتكون التضحية لحماية السلامة العامة للسفينة، وحيث ان التضحية جاءت حماية للمصلحة العامة فليس من المنطق ان يتحملها صاحب الرسالة البحرية لوحدة، وللعدالة أوجدت القواعد البحرية نظام الخسارات البحرية المشتركة كوسيلة لتوزيع هذا الضرر على جميع أطراف الرحلة البحرية، ويعتبر هذا النظام من أقدم القواعد البحرية المتعارف عليها ومن أهم القواعد التي يقوم عليها القانون البحري، إذ أنها تعتبر قاعدة أصلية تتضمن خروجاً عن القواعد العامة في المسؤولية، ذلك أن الخسائر البحرية بما فيهم المضرور يتحملون الخسارة [2] .

---

[1]. الناهي ، صلاح ، الوجيز ، ص. 269/268.
[2]. مقدادي ، عادل –مرجع سابق – ص.220/219.

ومما سبق ذكره يمكن القول أن الخسارة البحرية المشتركة هي كل ما يطرأ على المصالح الممثلة بالإرسالية البحرية أثناء الرحلة البحرية من ضرر أو هلاك أو نفقات استثنائية أو غير مألوفة تؤدي الى مطالبة باقي أصحاب تلك المصالح للمساهمة فيها لأنهم استفادوا من تلك التضحيات[1].

ثانياً: الأساس القانوني لنظرية الخسارات المشتركة

ان نظام الخسائر البحرية المشتركة يعطي لكل من ضحي بأمواله في سبيل المصلحة العامة للرحلة البحرية الحق بالرجوع على أصحاب المصالح الآخرين للمساهمة في تحمل الضرر الذي أصابه، وبالرغم من ثبوت هذه القاعدة فقد يثور هنا تساؤل ما هو الأساس القانوني لهذه القاعدة؟؟.

اختلفت الآراء الفقهية في تحديد الأساس القانوني لنظام الخسارات البحرية المشتركة فمنهم من اعتبر الأساس القانوني للنظرية هي فكرة العقد أي أن هناك اتفاق فيما بين أصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية على المشاركة والمساهمة في تعويض الضرر اللاحق بمن ضحي بأمواله في سبيل المصلحة العامة ، ويؤخذ على هذا الرأي انه يقتصر مفعول هذا الأساس في حالة وجود الرابطة التعاقدية ولكن ماذا لو لم يكن هناك أي اتفاق خاص يتعلق بتعويض المضرور كالعلاقة ما بين الشاحن بالشاحنين الآخرين الذين لا توجد بينهم مثل هذه الرابطة[2]، الأمر الذي دفع المفكرين الى استثناء هذه الفكرة والبحث تحت قاعدة قانونية أخرى لتحديد الأساس القانوني لهذا النظام.

---

[1]. انظر كل من لصاصمة- حسن حرب (1424هـ- 2003م) – تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري (دراسة مقارنة)- دار الخليج للنشر والتوزيع- عمان / الأردن – ص. (70/69) و ، عبد الحميد – قانون التجارة البحرية – ص. 335 و طه، مصطفى كمال – النظرية العامة مرجع سابق- ص. 434.

[2]. لصاصمه ، حسن حرب مرجع سابق – ص. 74/73.

ويرى بعض الفقهاء[1]، أن فكرة الخسارة البحرية المشتركة تقوم على مبدأ الإثراء بــدون سبب، إذ أن اختيار الربان بالتضحية بجزء من البضاعة يؤدي الى افتقار صاحب هذه البضاعة، وإثراء من سلمت بضاعته او سفينته، لذا يجوز لمن لحقته الخسارة ان يرجع بالتعويض على كل من اثــَري بمقتضى ذلك[2]، ويؤخذ على هذا المذهب انه إذا كان هناك افتقار في جانب فلا يعني ذلك أن ثمة إثراء في الجانب الأخر لأن عدم التعرض للهلاك لا يعد من قبيل الإثراء[3].

ويرى البعض الأخر ان الأساس القانوني للخسائر البحرية المشتركة هو نظــام بحــري أصيل، لا يمكن القول معه ان نظام الخسارة البحرية المشتركة يخضع الى القانون المدني، ولكن يستمد هذا النظام أصولة وأحكامه من ظروف الملاحة البحرية وجسامة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية[4] ، أي أنه نظام الخسارة البحرية المشركة يقوم على فكرة إتحــاد المــصالح الممثلة في الإرسالية البحرية والاشتراك في المخاطر والظروف التي يجتازونها وتبنى أحكامــه على قانون التجارة البحرية وقواعد يورك أنتروب لعام 1994م[5] .

ثالثاً : شروط الخسارات البحرية المشتركة

نصت الفقرة الأولى من المادة (262) من قانون التجارة البحرية الأردني على أن:(الخــسارات البحرية المشتركة هي ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليــه الربان قصداً للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة،ولا يشترط حصول نتيجــة مفيدة من ذلك)،وباستقراء نص المادة نلاحظ ان المشرع اشترط لــصحة الخــسارات البحريــة الشروط التالية:

---

[1]. ومن نادى بذلك الفقيهين الفرنسيين (ليون كان ورين) أشار الى ذلك كل من طه ، مصطفى كمال – النظرية العامة للقانون التجاري- ص. 436 فقرة 504 و لصاصمه ، حسن حرب مرجع سابق – ص. 74 و بريري ، مرجع سابق – ص. 545.

[2]. قايد- محمد بهجت عبد الله – مرجع سابق- ص. 332/331.

[3]. طه ، مصطفى كمال – النظرية العامة – مرجع سابق- ص. 438.

[4]. عوض ، علي جمال – القانون البحري – مرجع سابق – ص. 535

[5]. لصاصمه ، حسن حرب مرجع سابق – ص. 79.

- **وجود خطر بحري يهدد الرحلة البحرية :** أي ان تكون هذه التضحية بقصد درء خطر بحري عن الرسالة البحرية ، ولا يشترط في الخطر البحري الذي يهدد السفينة ان يكون حالاً وإنما يكفي ان يكون متوقعاً وممكناً[1]، ولا يشترط ان يكون الخطر يهدد كامل الرسالة البحرية بل يكفي ان يكون الخطر البحري يهدد جزء منها [2].

- **حصول تضحية اختيارية من الربان أثناء الرحلة البحرية :** أي ان تتم عملية التضحية اختيارياً وبقرار من الربان بوجود ضرورة ومبرر لهذه التضحية، أو ان يقر به الربان إذا تولاه غيره ولا يقتضي ذلك أي إجراء شكلي لمباشرتها[3].

- **أن تكون التضحية الاختيارية التي أقدم عليها الربان القصد منها المصلحة المشتركة** أي انه يجب ان تكون هذه التضحية لتأمين السلامة العامة للمصالح الممثلة في الرحلة البحرية[4]، وهو ما أكد عليه قانون التجارة البحرية الأردني موافقا نص المادة (2/66) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام (1906) والتي ورد فيها : **(تكون هناك حالة خسارة عامة عندما يتم طوعاً وبشكل معقول عند وقوع حادث ما، تقديم تضحية غير اعتيادية أو مصاريف بشكل طوعي ومعقول في وقت تحقق الحادث، لغرض حماية الأموال المعرضة للخطر في المخاطرة المشتركة)**[5].

- **يجب ان تكون التضحية معقولة :** أي ان تكون التضحية معقولة في حجمها ، وان تبذل أو تنفق بشكل وبكيفية معقولة ، وتكون المعقولية وفقاً لمعيار الإنسان العادي [6].

---

1. انظر طه، مصطفى كمال- النظرية العامة مرجع سابق – ص. 441.
2. منشاوي، عبد الحميد – مرجع سابق – ص. 365.
3. انظر لصاصمه ، حسن حرب – مرجع سابق- ص. 83.
4. عبد الرحيم ، ثروت – مرجع سابق – ص. 49.
5. النص باللغة الإنجليزية :

" There is general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperiled in the common adventure" .

6. لصاصمة ، حسن – مرجع سابق – ص. 85.

الفصل الرابع

امتداد التأمين البحري للأخطار غير البحرية

الفصل الرابع

امتداد التأمين البحري للأخطار غير البحرية

الأصل في التأمين البحري أنه لا يغطي إلا الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية التي تحصل في البحر، إلا أن هذا النوع من التامين لم يعد كافيا لمواجهة التطور الحاصل في مجال النقل البحري، وفتح المجال أمام أخطار أخرى جديدة قد تتعرض لها الرسالة البحرية ، وهو الأمر الذي أدى الى امتداد شروط التأمين البحري الى أخطار أخرى خارج الرحلة البحرية طالما أنها كانت متعلقة بهذه الرحلة[1]، السؤال الذي يبرز هنا هو من أين تستمد هذه القاعدة قوتها القانونية وما هو أساسها ؟.

ولا حظنا ان الأخطار البحرية تقسم الى أخطار ناشئة عن البحر وأخطار ناتجة بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها في البحر ، وسنبحث في هذا الفصل موقف المشرع الأردني من هذا التقسيم، وبيان الأخطار التي ضمنها المؤمن او الأخطار التي استبعدها بقوة القانون ، والأخطار التي تحتاج الى اتفاق خاص بين طرفي عقد التامين للتأمين عليها كأخطار الحرب، وسوف سنرى موقف وثيقة التأمين من هذه الأخطار ، لذا فقد قسمت هذا الفصل الى مبحثين وهما :

المبحث الأول : الأساس القانوني لامتداد التأمين البحري للأخطار غير البحرية.

المبحث الثاني : الأخطار المضمونة والمستبعدة وفقاَ لقانون التجارة البحري الأردني ووثيقة التأمين

---

[1]. انظر كل من شرقاوي – محمود سمير – الخطر في التأمين البحري ص. 193/191 و طه ، مصطفى كمال – الضمان البحري – ص . 91/90 و خلف ، شفيق – الضمان البحري – ص. 60.

المبحث الأول

الأساس القانوني لامتداد التأمين البحري للأخطار غير البحرية

ان نقل البضائع من بلد الى آخر يتطلب أحيانا نقلها عبر وسائل نقل مختلفة بعضها يكون بحرياً وبعضها برياً وبعضها عن طريق السكك الحديدية ، وهذا مما قد يعرض البضاعة الى أخطار مختلفة .

لذلك ولأجل التغلب على هذه المشكلة تم تغطية الأخطار التي تتعرض لها البضاعة خلال هذه الرحلة في وثيقة تأمين تسمى (من المخزن الى المخزن Warehouse to warehouse)[1] والتي تعتبر من ابرز مظاهر امتداد التأمين لغير الأخطار البحرية وبناء عليه سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين هما:

المطلب الأول: فكرة امتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية مصدرها وأساسها القانوني.

المطلب الثاني : الصور العملية لامتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية.

المطلب الأول : فكرة امتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية مصدرها وأساسها القانوني

تستمد فكرة امتداد التأمين البحري على الأخطار الغير بحرية أساسها القانوني من الاتفاق المبرم ما بين المؤمن والمؤمن له، حيث يتم الاتفاق بين الطرفين على تغطية أخطار غير بحرية مثل أخطار النقل، وذلك كون هذه المرحلة مرتبطة ارتباط وثيق الصلة بالرحلة البحرية وتعتبر

---

1. الشرقاوي ، محمود سمير – مرجع سابق -

جزء منها، ولغايات توضيح مصدر هذه الفكرة وأساسها القانوني الذي تستمد منه قوتها، قسمت هذا المطلب الى فرعين وهما على النحو التالي:

الفرع الأول : الاتفاق مصدر امتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية .

الفرع الثاني: الأساس القانوني لامتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية.

****

الفرع الأول: الاتفاق مصدر امتداد التأمين البحري الى أخطار غير بحرية

الأصل في عقود التأمين تغطية الأخطار التي تحصل أثناء الرحلة البحرية والناشئة عن البحر، إلا انه لا يوجد ما يمنع ان تمتد عملية التأمين على مراحل سابقة او لاحقة للرحلة البحرية ، مثل عملية النقل البري او التخزين في المخازن بالنسبة للبضائع ، وعند بناء او ترميم السفينة ، الأمر الذي وسع من تغطية عقود التأمين لتشمل أخطار غير بحرية.

وهو ما أكده نص المادة (2) من قانون التأمين البحري الإنجليزي والتي جاء فيها "1- قد يمتد عقد التأمين البحري بموجب نص صريح فيه أو بموجب التعامل التجاري ، ليحمي المؤمن له من الخسائر في المياه الداخلية او من أي خطر بري يكون مرتبطاً بالسفرة البحرية "[1].

ونستنتج من هذا النص انه يجوز للمتعاقدين بموجب نصوص صريحة في عقد التأمين المبرم ما بين المؤمن والمؤمن له ان يتفقا على امتداد التأمين البحري الى مراحل لاحقة او

---

[1]. النص باللغة الإنجليزية :
" A contract of marine insurance may, by its express terms , or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or any land risk which may be incidental to any sea voyage.

سابقة للرحلة البحرية ، كما انه إذا كان العرف التجاري البحري متفقاً على امتداده بهذه الصورة يصبح ملزماً[1].

معنى ذلك إذن ان امتداد وثيقة التأمين البحري لتشمل الأخطار البرية ، إن لم يقرره عرف تجاري بحري ثابت ، فإنه يكون بصريح العقد ، ولذلك عرف التأمين البحري شروطاً يقصد بها ضمان نتائج الأخطار الغير بحرية فنجد بالنسبة لسوق التأمين البحري الإنجليزي ما يعرف بشرط Warehouse to Warehouse Clause ' (شرط من المخزن الى المخزن) [2]، كما ان المشرع الفرنسي اقر في المادة 3/173 بامتداد التأمين البحري ليشمل الأخطار غير البحرية كل مصلحة للمؤمن بشرط ان لا تكون مخالفة للنظام العام[3].

وهو ما أخذ به المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية حيث ورد في الفقرة الثانية من المادة (330) **(ويشمل التأمين السفينة وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وعموماً في أي موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليه في الوثيقة)** ومن الملاحظ ان التأمين على السفينة شملها في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وأي موضوع كان ضمن الشروط التي في عقد التأمين ، ويشمل التأمين على السفينة التي قيد الإنشاء ونفقات التجهيز وأجور السفينة والبحارة[4].

---

[1]. انظر شرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – 193.
[2]. شرقاوي – محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – 194.
[3]. غانم ، علي - التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني – رسالة ماجستير – جامعة الجزائر- لسنة (1997/1996) – ص 138/137.
[4]. المادة (313) من قانون التجارة البحرية والتي ورد في نصها ما يلي :(كل شخص صاحب علاقة يمكنه ان يعقد تأمينا ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والأغذية وأجور البحارة واجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة).

وشمل المشرع الأردني التأمين على البضائع في كل المراحل من النقل البري او النهري وحتى ان المشرع شمل النقل الجوي بشرط ان يكون بمثابة الفرع من الأصل[1]، ويترتب على كل ما ذكر ان الاتفاق في وثيقة التأمين هو مصدر امتداد التأمين البحري الى الأخطار الغير بحرية، وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قرارها بقولها "**إذا كان عقد التأمين يفيد انه يبقى ساريا الى حين وصول البضاعة الى عمان عن طريق العقبة ، فان وضع البضاعة في المخازن أثناء شحنها الى مركز الوصول لا يؤثر على صحة التزام شركة التأمين تجاه المؤمن له ، ويبقى التزام شركة التأمين نافذا حتى وصول البضاعة الى عمان** [2] ".

وفي قرارها القاضي " **إذا كان عقد تامين البضاعة شاملا للرحلة بحرا وبرا ولم يكن التامين منحصرا في الرحلة البحرية . وثبت من سند الشحن ان الشركة الناقلة استملت البضاعة ونقلتها، لكن البضاعة لم تسلم لصاحبتها ولم تقدم شركة التامين أي دليل ينفي شحن البضاعة او ينفي مسئوليتها عن التعويض فتكون شركة التامين ملزمة بالتعويض عن البضاعة بموجب وثيقة التامين الى المؤمن لها على الوجه المتفق عليه لتحقيق الخطر المؤمن منه وعليه فتلزم شركة التامين والناقل بالتعويض عن البضاعة بالتضامن**"[3].

الفرع الثاني: الأساس القانوني لامتداد التامين البحري على الأخطار غير البحرية

لقد تضمنت وثائق التأمين البحري بصراحة شروط امتداد التأمين البحري على الأخطار الغير بحرية ، إلا انه وبالرغم من ذلك يتوجب علينا معرفة الأساس القانوني الذي تستمد منه هذه الشروط قانونيتها؟ .

---

[1]. المادة (331) من قانون التجارة البحرية والتي ورد فيها : (يبقى لتأمين البضائع طابع التأمين البحري وغن استهدفت للنقل البري أو النهري على ان لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل) .

[2]. قرار رقم 1979/198 فصل 1979/1/1 منشور على الصفحة (1555)من العدد(10) من مجلة نقابة المحامين لسنة 1979 (موسوعة التشريعات وقرارات الأحكام الصادر عن نقابة المحامين الأردنيين).

[3]. قرار رقم 1987/369 فصل 1987/1/1م منشور على الصفحة (1614) من مجلة نقابة المحامين لسنة 1987.

ان اتفاق المتعاقدين في وثيقة التأمين على امتداد التأمين على أخطار غير بحرية يستمد أساسه من نظرية التبعية التي يعبر عنها بأن الفرع يتبع الأصل [1] .

لغايات تحديد الأساس القانوني لعميلة امتداد التأمين البحري الى الأخطار الغير بحرية علينا استقراء نص المادة (2) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 وبالذات الفقرة الثانية منه والتي ورد فيها:**(قد يمتد عقد التأمين البحري بموجب نص صريح فيه أو بموجب التعامل التجاري ليحمي المؤمن له من الخسائر في المياه الداخلية او من أي خطر بري يكون مرتبطاً بالسفرة البحرية)** ونلاحظ ان المشرع الإنجليزي قد أورد عبارة " **من أي خطر بري يكون مرتبطاً بالسفرة البحرية** " والتي تعني ان الخطر الغير بحري يجب ان يكون جزء من الرحلة البحرية ومرتبط فيها .

وهو ما طبقة المشرع الفرنسي أيضا في وثيقة التأمين البحرية على البضائع حيث تقضي المادة الأولى منها بتطبيق هذه الوثيقة على الأخطار غير البحرية، بشرط أن تكون هذه الأخطار تابعة للرحلة البحرية [2].

أما المشرع الأردني فقد كان صريحاً في بيان الأساس القانوني لعملية امتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية حيث نص في المادة (331) من قانون التجارة البحرية على أن "**يبقى لتأمين البضائع طابع التأمين البحري وان استهدفت للنقل البري أو النهري على ان لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل**"، أي الأساس العملي

---

[1]. انظر كل من شرقاوي – محمود سمير–الخطر في التأمين البحري– ص.201 و الشواربي،عبد الحميد– قانون التجارة البحرية– ص.377.

[2]. شرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – ص. 200.

لامتداد قواعد التأمين البحري الى أخطار غير بحرية ، هو ان تحكم عملية النقل في مجموعها قواعد قانونية واحدة [1].

وإن ما يؤكد كل ما سبق ذكره هو نص المادة (338) من قانون التجارة البحرية والتي ورد فيها على ان: **المؤمن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة أو غير حرية بالمعذرة ارتكبها المؤمن له أو ممثلوه وكل اتفاق مخالف يعتبر باطلاً..."**، أي ان الأخطاء المتعمدة والضرر الذي يرتكبه المؤمن له او من يمثله سواء كان وكيلاً له على البر او البحر يعفي المؤمن من المسؤولية، وهذا يعتبر تطبيقاُ على نظرية التبعية التي كنا نتحدث عنها.

وقد طبقت ذلك محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي بأنه إذا : " **اتفق الفريقان المتعاقدان على تطبيق نصوص اتفاقيه بروكسل لسنة 1924، فان مثل هذا الاتفاق لا يخالف النظام العام او الأخلاق العامة وليس ممنوعا بنص خاص ويلزم العاقدين على اعتبار انه يشكل جزءا من شروط العقد عملا بالمادة 1/174 من قانون أصول المحاكمات الحقوقية، لا يرد القول ان عقد النقل موضوع الدعوى ليس عقد نقل بحري محض وإنما هو عقد مختلط بسبب نقل البضاعة من مصدرها الى ميناء هامبورغ ومن ثم نقلها بالبحر الى العقبة، لان الفقه والقضاء قد استقر على ان النقل في هذه الحالة يعتبر نقلا بحريا ما دام ان نقل البضاعة قد تم معظمه عن طريق النقل البحري** "[2]، وقرارها القاضي بأن : " **تعتبر بوليصة التامين**

---

[1]. الشواربي، عبد الحميد – قانون التجارة البحرية – ص. 378.
[2]. قرار رقم 1982/697 فصل تاريخ 1982/1/1 منشور على الصفحة 237 من العدد 2 من مجلة نقابة المحامين لسنة 1983من موسوعة التشريعات العربية الصادر عن نقابة المحامين الأردنيين و انظر عوض، علي جمال - عقد التأمين البحري – ص. 5.

بوليصة تامين بحري ولو وردت في حاشيتها عبارة (الإخطار البرية)، إذ المقصود منها الإخطار البرية التي قد تنشا أثناء نقل البضاعة برا لإيصالها الى البحر"[1].

وخلاصة الأمر انه يجب ان تكون هذه الأخطار ذات صلة مباشرة بعملية النقل البحرية حتى يمكن اعتبارها فرع منها سواء كان هذا النقل قد تم قبل الرحلة البحرية او بعدها.

المطلب الثاني : الصور العملية لامتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية

إن من صور امتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية، هي امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية إذا تضمنت وثيقة التأمين ذلك ، وبناء عليه قسمت هذا المطلب الى فرعين هما:

الفرع الأول : امتداد التامين البحري الى التأمين على البضائع

سأتكلم في هذا الفرع عن التأمين على البضائع وذلك بتعريف هذا التأمين وبيان ماهيته ، واهم شرط من شروط امتداد التأمين البحري في هذا المجال وهو شرط "من المخزن الى المخزن" ''Warehouse to Warehouse'' .

أولاً : التأمين على البضائع

يشمل التأمين على البضائع كل الأموال المنقولة عدا النقود فإن دلالتها في التأمين البحري تقتصر فقط على البضائع Merchandises ولا تشمل الممتلكات الشخصية أو المؤن التي تخصص للاستعمال على ظهر السفينة [1].

---

[1]. قرار رقم 1968/43 فصل بتاريخ 1968/1/1 هيئه عادية منشور على الصفحة 325 من العدد 2 من مجلة نقابة المحامين لسنة 1968 .

وعرفت اتفاقية روتردام لعام 2009 البضائع [2]بأنها : " **ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء ، أيا كان نوعها وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أولا توفر نيابة عنه**"، اما اتفاقية هامبورغ فقد عرفت البضائع بأنها[3] : **الحيوانات الحية ، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية او منصة نقالة او أداة نقل مماثلة ، او مغلفة ، تشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن**" .

وينطبق التأمين على البضائع على جميع أنواع البضائع مهما كانت طريقة الإرسال سواء نقلت بمقتضى مشارطه إيجار سفينة اتفاقية أو سند شحن أو عن طريق الإرسال البريدي [4] او تم نقلها بموجب سندات شحن الكترونية.

ثانياً : شرط " من المخزن إلى المخزن"

" Warehouse to Warehouse Clouse"

يعد هذا الشرط من أهم شروط امتداد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية ، وهو من أكثر الشروط استعمالاً في مجال التأمين على البضائع، وهو يغطى البضائع منذ لحظة خروجها من المخازن ونقلها ورصها على ظهر السفينة ، وتفريغها في ميناء الوصول ووضعها في المخازن، أي يشمل أخطار ما قبل الشحن وما بعد التفريع[5].

---

[1]. شرقاوي – الخطر في التأمين البحري – ص. 23.
[2].المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً البند 24.
[3]. المادة الأولى الفقرة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978
[4]. غانم ، علي - التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني – رسالة ماجستير – جامعة الجزائر- لسنة 1996/1997– ص. 141.
[5]. انظر كل من حكيم ،جمال – عقود التامين من الناحيتين التأمينية والقانونية – 1965- الجزء الأول – دار المعارف – مصر – ص. 262/257 وخلف – شفيق – الضمان البحري- ص. 65 و شرقاوي – الخطر في التأمين البحري – ص. 212/211 .

وأول ما بدأ العمل بشرط من المخزن إلى المخزن كان في نهايات القرن التاسع عشر ، وتم اعتماد هذا الشرط في وثيقة التامين على البضائع في عام 1912 ، وفي عام 1982 تم اعتماد هذا الشرط أيضا في وثيقة التأمين الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين في لندن[1].

وقد تضمنت هذا الشرط كل من شروط التأمين البحري الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين بلندن والذي تتعاقد بموجبه كل شركات التأمين CLUSES (A)&(B)&(C) وذلك في البند الثامن المعنون بشرط النقل والذي نصه كالتالي:

1/8 يبدأ مفعول هذا التأمين من وقت خروج البضاعة من المستودع او محل التخزين في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر طوال المسار الطبيعي للنقل وينتهي:

1/1/8 عند التسليم في مستودع المرسل إليه او في أي مستودع أو محل تخزين نهائي في مكان الوصول المسمى في الوثيقة او

2/1/8 عند التسليم في أي مستودع او محل تخزين آخر سواء كان قبل او في مكان الوصول المسمى في الوثيقة والذي يختاره المؤمن له لأحد الغرضيين التاليين :

1/2/1/8 للتخزين في غير مستلزمات النقل الاعتيادي او

2/2/1/8 لفرز البضاعة او توزيعها

3/1/8 أو بانقضاء 60 يوما بعد إتمام تفريغ البضاعة المؤمن عليها بهذه الوثيقة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي أيهم اسبق في الحصول.

---

[1]. انظر

R.H.Brown- Analysis of Marine Insurance Clauses - Book 1 – 1982- p.18

نلاحظ ان الضمان على البضائع يستمر معلق على شرط ان لا تزيد المدة على 60 يوم[1] من تاريخ وصول البضائع الى مكان الوصول، وهذه المدة ليست في الواقع سوى حد أقصى لانتهاء سريان التأمين ، او بعبارة أخرى ليس امتداد التأمين خلال هذه المدة تلقائياً او حتمياً ، وإنما قد ينتهي سريان التأمين قبل انقضاء هذه المدة بسبب آخر مثل انتهاء الرحلة البحرية لأحد الأسباب التي قد يتفق عليها [2].

والواقع العملي ان شركات التأمين تعتبر انه بمجرد وصول البضائع الى المرفأ ينتهي عقد التأمين وهو ما تدفع به شركات التأمين مسؤوليتها عن التعويض في حال مطالبتها، إلا ان محكمة التمييز الأردنية جاءت وقضت بأن مسؤولية شركة التأمين تبقى قائمة حتى يتم التسليم الفعلي الى المرسل إليه وهو ما ورد في قرارها القاضي : " **ان الاجتهاد القضائي مستقر على انه يتضح من نصوص المواد 211 و213 و216 من قانون التجارة البحرية، ان مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، أي خلال الرحلة البحرية ، ذلك لان عقد الشحن عقد لغاية، أي تسليم المال المنقول الى المرسل إليه، وان استلام البضاعة الذي يعتبر بينة هي أنها سلمت في حالة جيدة، وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها، ولا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه او التوقيع على إذن التسليم، ولا يغني تسليم البضاعة الى مؤسسة الموانئ عن التسليم الفعلي**[3] "، ولم يعرف القانون ماهية التسليم الفعلي وترك ذلك لاجتهاد القضاء حيث ورد في قرار محكمة التمييز الأردنية بأن : " **يستفاد من**

---

[1]. ان شرط الـ 60 يوم تم فرضه في فترة الحرب العالمية الثانية 1939/1945 لكي لا يتباطىء المؤمن له في عملية تفريغ البضائع من السفينة وذلك بسبب ظروف الحرب ، ومنذ ذلك الوقت تم تدوينه في الوثيقة . أنظر
R.H.Brown- Analysis of Marine Insurance Clauses - Book 1 – 1982- p.18

[2]. شرقاوي – محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – ص. 217.

[3].قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2001/3148 (هيئة خماسية) تاريخ 2002/1/7 منشورات مركز عدالة .

المادة (219) من قانون التجارة البحرية، أن القانون لم يبين كيفية التسليم ومتى يتم ، وبالتالي فإن المقصود بالتسليم الذي يبدأ منه التقادم السنوي هو التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من يمثله بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالها "[1].

وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية أيضا بقرارها القاضي : " **ان هنالك فرقاً بين تسليم البضاعة للمرسل إليه وتفريغها في الميناء إذ ان تسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق بــه تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه انقضاء عقد النقل أما تفريغ البضاعة فهو عمل مادي يتحصل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء**

- **ان الفقرة الأولى من شروط قانون الشحن تعتبر التامين ساري المفعول من وقــت شــحن البضاعة حتى تسليمها او حتى انقضاء ستين يوماً على تفريغها في ميناء الورود.**
- **اذا لم يجر تفريغ البضاعة في ميناء الورود فان عقد التامين لا يعتبر منتهياً بل يبقى سارياً "وإذا تجاوزت عمليات النقل العادية ميعاد انتهاء الضمان نتيجة لظروف خارجة عــن إرادة المضمون، فإن الضمان لا يتوقف بل يظل سارياً مقابل رسم يتفق عليــه[2] ، أمــا إذا كــان التأخير خارج عن إرادة المؤمن له مثل الانحراف او التفريغ القهري او إعادة الــشحن او النقل من سفينة الى أخرى يبقى هذا التأمين سارياً [3]، أما إذا حدث التأخير بسبب إنهاء عقد النقل في ميناء او مكان غير مكان الوصول المسمى في وثيقة التامين فان التامين ينتهي ما**

---

[1]. قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 1999/214 (هيئة خماسية) تاريخ 1999/6/30م منشورات مركز عدالة
[2]. خلف – شفيق – الضمان البحري- ص.66.
[3]. انظر الملحق البند 8 من شروط التأمين البحري (أ) (ب) (ج)

لم يتم توجيه إخطار الى شركة التامين يطلب فيها استمرار التامين مع الاستعداد لدفع قسط إضافي[1].

وهذا الشرط لا يغير من نطاق ضمان المؤمن ولا يغير من نوع التأمين بأن يجعله مثلاً " تأمينا مع ضمان كل الأخطار " وإنما يقتصر أثره على امتداد زمان ومكـان التـامين ، دون اتساع نطاق التامين في ذاته بحيث يشمل أخطار غير متفق على ضمان نتائجها فـي وثيقـة التأمين البحري[2]، وهو ما طبقته محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي بأنه : **إذا كـان عقد التأمين يفيد انه يبقى ساريا الى حين وصول البضاعة الى عمان عن طريق العقبـة ، فان وضع البضاعة في المخازن أثناء شحنها الى مركز الوصول لا يؤثر على صحة التـزام شركة التأمين تجاه المؤمن له ، ويبقى التزام شركة التأمين نافذا حتى وصول البضاعة الى عمان**" [3]، كما وقضت محكمة التمييز الأردنية بقرارها التالي : " **علمـاً ان هـذا الـشرط لا يضمن تلقائياً أخطار النقل الداخلي كسكك الحديد والسيارات أو الأنهر سـواء مـن مخـزن التصدير الى مرفأ الإبحار او من مرفأ الوصول الى المخزن النهائي، كما ان هذا الـشرط لا يضمن البضائع أثناء وجودها في المخازن انتظارا لبيعها حتى ولو كانت مدة 60 يوم لـم تنتهي بعد[4]، إلا ان شركات التأمين ومقابل قسط إضافي تضمن البضائع في هذه الحالة.**

---

[1]. بند 9 من شروط التأمين البحري لمجمع مكتتبي التأمين (أ) (ب) (ج) انظر حكيم ، جمال – عقود التامين مرجع سابق – 258/257.
[2]. انظر كل من شرقاوي – محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – ص. 229/228 و عبد الرحيم – الإعفاءات والمسموحات – ص. 218.
[3]. قرار رقم 1979/198 فصل بتاريخ 1979/1/1 منشور على الصفحة 1555 من العدد 10 من مجلة نقابة المحامين لعام 1979.
[4]. خلف ، شفيق – الضمان البحري – ص. 66

الفرع الثاني : امتداد التأمين البحري إلى التأمين على السفينة

أجاز قانون التجارة البحرية الأردني التأمين على السفينة وملحقاتها سواء كانت منشئة أو قيد الإنشاء[1]، او وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض[2]، ولا يقتصر هذا النوع من التأمين على جسم السفينة وحدها وإنما يشمل كذلك أجهزتها وآلاتها وأدواتها ومئونتها وجميع معداتها اللازمة للملاحة[3]، إذ لا يجوز ان يجزأ المؤمن السفينة فيؤمن على جسم السفينة دون ملحقاتها ومعداتها[4].

أولاً : ماهية السفينة

عرف المشرع الأردني السفينة في المادة (3) من قانون التجارة البحرية بأنها " **كل مركب صالح للملاحة أيا كان محمولة وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن**" ، ويتبين لنا ان المشرع الأردني عند تعريفه للسفينة تطرق الى الناحية التجارية منها ولم يتطرق أيضا الى ملحقات السفينة ومستلزماتها [5] ، كما ان المشرع اســتخدم مــصطلح مركــب وهــو مصطلح يطلق على السفن النهرية [6].

اما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحــر كليــاً او جزئياً (روتردام) لعام 2009 فقد عرفت السفينة " **أي مركب يستخدم في نقل البضائع بحــراً** [7]،

---

[1]. المادة (313) قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد في نصها ما يلي:(كل شخص صاحب علاقة يمكنه ان يعقد تأمينا ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والأغذية وأجور البحارة واجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة) .

[2]. المادة (330) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد في نصها ما يلي : (يعتبر التأمين ذا طابع بحري

[3] . شرقاوي – الخطر في التأمين البحري- 23) , (الشواربي، عبد الحميد – قانون التجارة البحرية- ص. 369) .بمجرد عقده على مركب ينعت بالسفينة وأن يكن هذا المركب لا يتعاطى الملاحة البحرية ، ويشمل التأمين السفينة في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الحواض الجافة وعموماً في أي موضع كان ضمن نطاق الملاحة النصوص عليه في الوثيقة.

[4]. انظر بريري ، محمود مختار – قانون التجارة البحرية – ص 562.

[5]. وعرف نظام الرسوم والعوائد والأجور للسلطة البحرية الأردنية رقم 167 لسنة 2003 السفينة في المادة الثانية منه بأنها " أي منشاة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد أيا كان محمولها ويعتبر جزءا من السفينة جميع ملحقاتها اللازمة لاستغلالها [ان هذا القانون منشور على الصفحة 6196 من عدد الجريدة الرسمية رقم 4632 تاريخ 16/ 11/ 2003 صادر بموجب المادة 20 فقرة أ من قانون السلطة البحرية الأردنية المؤقت وتعديلاته رقم 47 لسنة 2002 .

[6]. موسى ، طالب حسن- 1428هـ - 2007م – القانون البحري – دار الثقافة للتوزيع والنشر – 26.

[7]. المادة الأولى الفقرة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً

وترى الباحثة ان هذا التعريف جاء مختصر وغير واضح ولم يبين هل أن السفينة هي الهيكل الخارجي أم تتضمن المعدات المكونة لها .

أما قواعد تفسير وثيقة التامين الصادرة عن مجمع مكتتبي التامين فإنها بينت ماذا تعني عبارة السفينة فقد عرفتها بأنها تتضمن الهيكل والمعدات الأساسية والمخزونات مؤونة الضباط والبحارة وفي حالة ما إذا كانت السفينة مرتبطة بتجارة خاصة فالأجهزة الاعتيادية التي هي من مستلزمات تلك التجارة وكذلك في حالة السفينة البخارية، المكائن، والسخانات والفحم ومخزونات المحرك إذا كانت مملوكة للمؤمن له[1].

وترى الباحثة ان تفسير مجمع مكتتبي التأمين هو الأشمل والأوضح وينفي أي تساؤل حول ماهية السفينة وملحقاتها ، وعليه يمكن القول ان السفينة باختصار هي أي منشأه صالحة للملاحة ولنقل البضائع بحراً بغض النظر عن غاياتها التجارية وتتضمن كل ملحقاتها المتعلقة بها والضرورية لإتمام الرحلة البحرية.

ثانياً : التأمين على السفينة أثناء البناء

إن من صور امتداد التأمين البحري هو التأمين على السفينة في مرحلة البناء ، إذ يجوز التأمين على السفينة بأي مرحلة من مراحل إنشائها ، وهو ما قضت به المادة (313) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد فيها " **كل شخص صاحب علاقة يمكنه ان يعقد تأمينا**

---

[1]. النص باللغة الإنجليزية:-

" 15. Ship;The term " ship" includes the hull, materials and outfit stores and provisions for the officers and crew and in the case of vessels engaged in a special trade the ordinary fittings required for the trade and also in the case of steamship the machinery boilers and coals and engine stores if owned by the assured"

للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع.."

كما ويستطيع باني السفينة أن يعقد تأمينا عليها لضمان ما تتعرض له السفينة عند تعويمها في الماء وتجربتها[1]، وهو ما قضت به المادة (2) في الفقرة الثانية من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 والتي جاء فيها "**2- عندما تكون السفينة في مرحلة البناء أو عند إنزال السفينة الى الماء او أي مخاطرة مشابهة للمخاطر البحرية تغطى بوثيقة تأمين تأخذ شكل وثيقة التأمين البحري...**"[2]، كما ويمتدد التأمين على السفينة ليشمل المواد التي تدخل في بناء السفينة، إذ يعتبر هذا التامين بحريا ، ولو لم تكن عملية البناء ذاتها قد بدأت[3].

ثالثاً : التأمين على السفينة أثناء وجودها في الميناء

نصت الفقرة الثانية في المادة (330) من قانون التجارة الأردني على ما يلي : " **يشمل التأمين السفينة في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وعموماً في أي موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليها في الوثيقة ."**

و يشمل هذا التأمين أيضاً الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء توقفها في الميناء ، إما لانتهاء رحلتها او للتزود بالوقود او لرفع او تنزيل البضائع ، كما يضمن الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء تحركها في الميناء او عند ترميمها.

---

[1]. انظر (شرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – ص. 243/242).
[2]. النص باللغة الإنجليزية :
" 2- Where a ship in course of building or the launch f a ship, or any adventure analogous to a marine adventure is covered by a policy in the form of marine policy ...."
[3]. انظر شرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري ص. 246 فقرة 160.

ويستمر سريان هذا التأمين طالما ان السفينة لا تزال باقية في حدود الميناء الذي أتفق على ضمان السفينة أثناء رسوها فيه ، وينتهي سريان التأمين برفع مرساة السفينة استعداداً للرحلـــة، باعتبار ان الفترة التي تبقى فيها السفينة في الميناء هي جزء من الرحلة البحرية، أمـــا إذا تـــم التأمين بوثيقة تأمين مستقلة وأن الرسو في الميناء فقط هو محل التأمين فإنه لا يعتبـــر خطـــر بحري مطلقاً لأنه لا يحدث أثناء الرحلة البحرية[1] ، وهو ما يتفق به كل من المشرع الإنجليزي والمشرع الأردني ، أما القانون الفرنسي فإنه ينظر الى هذا النوع من التأمين بأنه تأمين بحري وتسري عليه أحكام القانون البحري[2] .

****

[1]. المادة (345) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على ما يلي : " إذا كان التأمين على جرم السفينة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن مخاطر التأمين المعقود للسفر تجري من وقت اقلاع السفينة او رفعها المرساة وتزول في وقت ارسائها او ربطها في المكان المقصود غير انها إذا حملت بضائع فالمخاطر تجري من وقت الشروع بوسقها بالبضاعة وتزول حالما ينتهي التفريغ بدون مجاوزة مهلة خمسة عشر يوماً بعد الوصول الى المكان المقصود ما لم يشحن في هذا المكان بضائع لسفر اخر قبل انقضاء هذه المهلة وحينئذ تزول المخاطر في الحال) .

[2]. انظر شرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري- ص. 258/254

المبحث الثاني

الأخطار المضمونة والمستبعدة وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني ووثيقة التأمين

مقدمة:

تتعرض الرحلة البحرية الى العديد من الأخطار، وتقسم هذه الأخطار الى أخطار يستوجب التأمين عليها بقوة القانون، وأخطار يتم تغطيتها اتفاقاً، وأخطار مستثناة كليا َمن عملية التأمين، وسأتحدث في هذا المبحث عن الأخطار المؤمنة المستثناة وفقاً للقانون البحري، ووفقاً لوثيقة التأمين وسيكون ذلك بإيجاز ، لذا سأقسم هذا المبحث الى مطلبين :

المطلب الأول: الأخطار المضمونة والمستبعدة وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني.

المطلب الثاني : الأخطار المضمونة والمستبعدة وفقاً لوثيقة التأمين.

المطلب الأول: الأخطار المضمونة والمستبعدة وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني

ان التأمين أساسا يهدف الى تعويض المؤمن له عن الأضرار التي لحقت به نتيجة لتحقق الخطر المؤمن منه، ولقد أورد المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية في المواد(332) و(333) تعداد للأخطار المضمونة و الأخطار المستثناة، والجدير بالذكر ان المشرع الأردني لم يميز بين الأخطار التي تنشأ من البحر والأخطار التي تحدث للأموال المؤمن عليها نتيجة لوجودها في البحر لكي يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عنها، وسأقوم من خلال هذا المطلب بالبحث في هذه الأخطار لذا فقد قسمت هذا المطلب إلى فرعين هما:

الفرع الأول: الأخطار البحرية المضمونة وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني

الفرع الثاني: الأخطار البحرية المستثناة وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني

الفرع الأول: الأخطار البحرية المضمونة وفقا لقانون التجارة البحرية الأردنية

عدد المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن، حيث نصت المادة (332) على ما يلي: " يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المؤمنة من عاصفة وغرق وتنشيب على البر وتصادم وإرساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقة وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية ..".

ان التعداد الذي أورده المشرع في نص المادة (332) من قانون التجارة البحرية لم يرد على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال[1]، لأن المشرع قد أورد عبارة : " **وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية** " والتي تركت المجال مفتوحاً أمام أطراف عقد التامين للاتفاق على تامين أخطار لم تذكر في المادة أعلاه .

وباستقراء المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني نلاحظ ان المشرع قسم هذه الأخطار الى قسمين أخطار مؤمنه صراحة وبقوة القانون وأخطار يتم التأمين عليها بموجب اتفاق، وسوف أقوم بتوضيح كل منها فيما يلي :

[1]. انظر كل من فرعون، هشام – القانون البحري– ص. 335 وعطير، عبد القادر حسين- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة " ص. 645 و شرقاوي ، محمود سمير – الخطر في التأمين البحري – ص. 269 وبريري ، محمود مختار – قانون التجارة البحرية – 1999- دار النهضة – ص. 573.

أولاً: الأخطار المؤمنة بموجب قانون التجارة البحرية الأردني:

1. **العاصفة:** وهي عبارة عن الرياح العاتية التي تكون سرعتها عالية ومصحوبة بأمطار غزيرة تؤدي الى ارتفاع أمواج البحر فتشكل خطر على جسم السفينة او على سطح هذه السفينة[1]، وتعد العواصف السبب الرئيسي للأخطار البحرية وما ينجم عنها من غرق للسفينة و ضياع للبضاعة أو جنوحها على البر[2] .

2. **الغرق:** وهو عبارة عن غمر الماء السفينة كليةً بعد ان تفقد قدرتها على الطفو على سطح الماء[3]، وهو خطر قد يتحقق نتيجة العواصف او نتيجة عيب في السفينة او نتيجة طريقة رص البضائع بطريقة عشوائية مما يفقدها توازنها [4].

3. **التنشيب على البر (الجنوح او التشحيط)** : وهو توقف السفينة لاحتكاكها بقاع البحر[5]، إما لضحالة المياه او لارتفاع الصخور البحرية او المرجانية .

ويضمن المؤمن الضرر الناتج عن التنشيب طالما كان الحادث قهريا ، فإذا كان السبب في وقوع الخطر المؤمن منه هو خطأ الربان او تابعية فلا يضمن المؤمن الضرر الناتج عنه[6]، وقد أعفت المادة (333)من قانون التجارة البحرية الأردني المؤمن من مسؤوليته عن التنشيب على البر الناتج عن حركة المد والجزر للبحر وعن التنشيب الذي يحدث في القنوات البحرية والأنهر

---

[1]. انظر كل من مقدادي،عادل علي – القانون البحري – ص. 270 و هامش / فرعون – هشام – القانون البحري – ص. 335 و طه ، مصطفى كمال – الضمان البحري – ص .102.

[2]. عطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية – ص. 646.

[3]. شرقاوي ، محمود سمير – القانون البحري – ص 361

[4]. أنظر بريري ، محمود مختار – قانون التجارة البحرية – ص. 573

[5]. طه ، مصطفى كمال – أساسيات القانون البحري – ص.433

[6]. أنظر شرقاوي ، محمود سمير – القانون البحري – ص 361 و مقدادي ، عادل علي- القانون البحري- ص. 270.

والسواقي فوق الأماكن التي يبلغها المد والجزر، باعتبار ان المد والجزر حالة طبيعية من حالات البحر يمكن لربان السفينة ان يتجنب أية حوادث قد تتعلق بها.

4. **التصادم:** لقد سبق وخصصت للتصادم فرعاً مستقلاً لذا اكتفي بما ذكر سابقا منعاً لتكرار .

5. **الإرساء الجبري:** ويقصد به توقف السفينة في الطريق تفادياً لخطر جدي تتعرض له الرحلة البحرية، كان تضطر السفينة للابتعاد عن المرفأ المقصود تفادياً منها لوباء او زلزال يجتاح المنطقة ، وكذلك إقامة السفينة في المحجر الصحي [1].

ويضمن المؤمن وفقاً للمادة (334) من قانون التجارة البحرية جميع نفقات الإرساء الوقتي ما عدا غذاء البحارة وأجورهم ، إلا إذا تم اقتياد السفينة الى ميناء أفضل من ميناء الإرساء الوقتي فيضمن المؤمن في هذه الحالة غذاء البحارة وأجورهم ونفقات قطر السفينة، وإذا احتاجت السفينة الى التصليح والترميم وكان لابد لها من انتظار وصول قطع غيار لها فإن مصروفات البحارة من غذاء وأجور ورسوم إرشاد ورسوم الدخول والخروج وتصليح السفينة يقع على عاتق المؤمن[2].

6. **التغير الجبري للطريق أو للسفر أو للسفينة** : لقد حدد القانون ثلاث حالات للتغير الجبري أولها التغير الجبري للطريق ويتمثل بتغير خط سير الرحلة المتفق عليها او المعتاد وذلك لتفادي خطر يهدد السفينة[3].

---

[1]. أنظر كل من طه ،مصطفى – الضمان البحري ، ص. 104 و فرعون ،هشام ،القانون البحري، ص. 337 و القاعدة 11 من قواعد يورك و انتورب 1994.

[2]. انظر كل من طه ، مصطفى كمال – أساسيات القانون البحري – ص. 434 و عطير، عبد القادر – الوسيط في القانون البحري – ص . 647 والفقرة الأولى والثانية من المادة 10 (مصاريف ميناء اللجوء) (Expenses of Port of Refuge, etc.) من قواعد يورك وانتورب 1994.

[3]. انظر كل من طه، مصطفى كمال- مبادئ القانون البحري– ص. 465 وعطير ، عبد القادر – الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية – ص. 647 و طه ، مصطفى كمال – أساسيات القانون البحري- 434.

والحالة الثانية هي تغير السفر وتعني تغيير مكان انطلاق السفينة من مرفأ آخر غير المرفأ المحدد لها في الأصل أو ان تقصد مرفأ غير المرفأ المقصود أصلاً[1]، أما الحالة الثالثة من الحالات التي عددها القانون هي تغير السفينة ، وتتمثل بنقل البضائع من السفينة المحملة عليها الى سفينة أخرى ويشترط في جميع هذه الحالات ان يكون التغيير ضرورياً لتجنب خطر قد يلحق بالسفينة او البضائع [2].

7. **الطرح في البحر:** لقد سبق لي أن خصصت فرعاً مستقلاً لهذا الموضوع تحت عنوان الخسارات البحرية المشتركة لذا أكتفي بما ذكر سابقاً منعاً للتكرار .

8. **الحريق والانفجار** : الحريق ليس من الأخطار البحرية الناشئة عن البحر، إلا ان المؤمن يضمن الضرر الناتج عنه لأن أضرار الحريق في البحر تفوق فيما إذا حدث على البر، ولا يقتصر الضمان على ذلك فقط وإنما يتعداه الى ضمان الأضرار التي تسببها عمليات الإطفاء فيما إذا أدت عملية الإطفاء الى تلف في البضائع[3].

ويتحمل المؤمن نتائج الحريق بشرط ان يكون ناشئ عن قوة قاهرة وليس بخطأ من الربان او أشخاص الملاحة البحرية[4]، ويقع عبء إثبات اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع حدوث الحريق على عاتق الربان و أشخاص الملاحة البحرية .

---

[1]. انظر فرعون ، هشام – القانون البحري – ص. 338.

[2]. انظر طه ، مصطفى كمال- القانون البحري الاردني- ص. 452

[3]. انظر كل من فرعون، هشام– القانون البحري–ص.338 وعطير،عبد القادر–الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية–ص. 648/647و طه، مصطفى– أساسيات القانون البحري- ص. 435. والمادة(3/933)من القانون المدني الأردني والتي في نصت على ما يلي : (كون المؤمن مسؤولاً في التأمين ضد الحريق : 1-... 2-..3- عن الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب الوسائل المتخذة للإنقاذ أو لمنع امتداد الحريق.

[4]. مقدادي – القانون البحري – 272 و انظر مادة (4/5) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ) لعام 1978 والتي نص على ما يلي : يسأل الناقل (1) عن هلاك البضائع او تلفها او التأخير في التسليم بسبب الحريق ، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ او إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.(2) عن الهلاك أو لتلف أو التأخير في التسليم الذ يثبت المطالب أنه نتج عن

ويضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن الحريق ولو نشأ عن عيب في الشيء المؤمن عليه وذلك تطبيقاً لما أورده المشرع في المادة (936)من القانون المدني الأردني، وهنا نرى ان المشرع ناقض نفسه من خلال المادة(340) من قانون التجارة البحرية التي نفت مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناتجة عن عيب في الشيء المؤمن عليه، وحيث ان المادة (936) من القانون المدني قاعدة آمرة فإن المؤمن يضمن أضرار الحريق الناتجة عن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه[1].

وترى الباحثة انه يجب على المشرع ان يعمل على تعديل المادة (340) من قانون التجارة البحرية لكي يتلافى التناقض الوارد بينها وبين المادة (936) من القانون المدني الأردني ولغايات استقرار الأحكام الصادرة من المحاكم الأردنية . ويلحق بحكم الحريق انفجار آلات السفينة أو الانفجار الناشئ عن البضائع المشحونة ذات الطبيعة الخاصة [2].

9. **الأضرار التي يسببها البحارة قصداً** : البحارة هم كل من تم استخدامهم على متن السفينة للقيام برحلة بحرية من ملاحين وعمال صيانة وفنيين[3]، وبناء على نص المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني يضمن المؤمن كل الأضرار العمدية التي تنشأ عن تصرف من تصرفات البحارة من إتلاف بضائع او إلحاق ضرر بالسفينة [4].

خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته او التخفيف منها. (ب)- في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع يجب أن تجرى إن شاء المطالب أو الناقل معاينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل أو المطالب) .

[1]. انظر عدوان – اشرف – مرجع سابق - رسالة ماجستير – الجامعة الأردنية – ص. 165.

[2]. انظر كل من قلانزي – يعقوب – التأمين البحري مرجع سابق – ص. 84 و عطير، عبد القادر – الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية – ص. 648.

[3]. المادة 131 من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على ما يلي : (الملاح هو كل شخص استخدم على متن السفينة للقيام برحلة بحرية) .

[4]. انظر كل من مقدادي، عادل– القانون البحري / مرجع سابق – ص. 272 و كوماني، لطيف جبر-القانون البحري مرجع سابق– ص.265.

ولكن السؤال الذي يتبادر للذهن هنا هو هل يعد الربان من الملاحين وبعامل معاملتهم، ويضمن المؤمن الأضرار التي تنشأ عن تصرفاته ؟

ان المشرع الأردني في المادة (114) من قانون التجارة البحرية عرف الربان بأنه المكلف بإدارة السفينة، ومن خلال هذا التعريف يتضح لنا بأنه قائد السفينة ووكيلها وهو من يخضع البحارة له، ويتمتع بصلاحيات واسعة لإدارة السفينة، إذ هو المسؤول عن شحن البضائع ورصها وبيعها عند الضرورة هذا من الناحية الفنية والتجارية، أما من الناحية القانونية فهو يبرم العقود ويصادق عليها بالإضافة الى انه يقوم مقام مساعد المدعي العام في إجراء وظيفة الضابطة العدلية عند وقع الحوادث على ظهر السفينة[1].

ومما سبق ذكره نلاحظ ان الربان هو المسيطر على السفينة ومن عليها وعليه يمكن اعتباره من بحارة السفينة ودليلنا على ذلك المادة (339) من قانون التجارة البحرية والتي نصت على ما يلي:" شذوذاً على ما قيل عن تأمين الأضرار التي يسببها البحارة قصداً وخلافاً لذلك يعفى المؤمنون : 1- من أعمال الغش والخداع التي يقترفها الربان ومن الحوادث كافة على أنواعها الناتجة عن خرق الحصار وعن التهريب وعن التجارة الممنوعة او السرية ما لم يغير الربان بدون رضا مجهز السفينة او ممثلة ويستبدل بآخر غير الربان الثاني ..."، والمشرع في هذه المادة شمل الربان مع البحارة.

10. **النهب والسرقة:** سبق لي وان خصصت فرعاً مستقلاً لهذا الموضوع تحت عنوان خطر السرقة واكتفي بما ذكرته سابقاً منعاً للتكرار.

---

[1]. انظر عطير – مرجع سابق – ص. 175/ 188 و طه ، مصطفى – القانون البحري اللبناني – 1968- الطبعة الاولى – دار النهضة للطباعة – بيروت/ لبنان – ص. 146/141.

ثانياً : الأخطار المؤمن عليها اتفاقاً

عندما أورد المشرع عبارة "وسائر الأخطار الأخرى" ترك المجال مفتوحاً أمام المؤمن والمؤمن له للاتفاق على تأمين أي خطر يرونه قد يهدد السفينة بشرط ان لا يكون مخالف للنظام العام أي ان التعداد الذي ورد في المادة لم يأت على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال كاختفاء البضائع المؤمنة وأعمال الشحن والتفريغ و الأضرار اللاحقة بالبضائع بسبب تسرب مياه البحر او بفعل القوارض[1] .

الفرع الثاني: الأخطار البحرية المستثناة وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني

استبعد المشرع الأردني من خلال نصوص قانون التجارة البحرية بعض الأخطار التي لا تخرج من نطاق التأمين وذلك إما لمخالفتها النظام العام كالضرر الناتج عن خطأ عمدي من قبل المؤمن له او ممثليه ، وإما لأنها تحتاج الى اتفاق خاص للتأمين عليها كخطر الحرب وسوف نبحث في كل من هذه الأخطار فيما يلي :

1. **خطأ المؤمن له او ممثلية المتعمد** : ان المؤمن غير مسؤول عن أية أضرار ناتجة عن خطأ عمدي من المؤمن له أو ممثليه[2]، إذ أن التأمين على الأفعال العمدية غير جائز لمخالفتها النظام العام ، والسند القانوني لذلك أنه في إجازة التأمين على الأفعال العمدية إثراء للمؤمن له على حساب الغير[3] وكما سبق وأن ذكرنا في الفصل الثاني من هذه الدراسة ان عقد التأمين

---

[1]. انظر كل من عطير، عبد القادر – الوسيط مرجع سابق – ص. 684 و فرعون، هشام – مرجع سابق – ص. 340/339.

2. المادة (338) قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على ما يلي : 1- المؤمن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة او غير حرية بالمعذرة ارتكبها المؤمن له او ممثلوه وكل اتفاق مخالف يعتبر باطلاً. 2- لا يكون مؤمن جرم السفينة مسؤولاً عن نتائج غش الربان وخداعه اذا كان هذا قد انتخبه مجهز السفينة.

3. انظر كل من عطير،عبد القادر–الوسيط مرجع سابق – ص.651 وفرعون، هشام –مرجع سابق – ص.344.

عقد احتمالي ، وعدم تحقق شرط الاحتمالية يبطل التأمين ، وعليه فلا يسوغ ان يتسبب المؤمن له او ممثليه بتحقيق الخطر المؤمن منه لأنه ينفي الاحتمالية [1].

ويعفى المؤمن أيضا من ضمان الأضرار الناتجة عن أخطاء جسيمة من المؤمن له ، لأن من المعروف ان هناك إجراءات يفترض بالمؤمن له ان يتبعها وان

يتجنب الأخطار الجسيمة ، مثل عدم تغليف البضاعة بشكل جيد مما يؤدي الى تلفها، أو ان يقوم المؤمن له بالملاحة بسفينة لا تصلح للإبحار فتغرق.

2. **خطأ الربان المتعمد:** تقضي المادة (338) من قانون التجارة البحرية بعدم مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناتجة عن غش الربان وخداعه في التأمين على جرم السفينة كأن يقوم الربان بإغراق السفينة أو الانحراف عن خط السير المعتاد للسفينة إذا عينه مجهز السفينة [2].

بالإضافة الى أن المادة (339) من قانون التجارة البحرية الأردني وفي الفقرة الأولى منها، أعفت المؤمن من مسؤولية ضمان الأضرار الناتجة عن أعمال غش وخداع يقترفها الربان مثل أعمال اختراق الحصار والتهريب والتجارة الممنوعة، إذ ان هذه العمال تعرض السفينة الى خطر قد يتسبب في غرقها أو مصادرتها أو على الأقل تلف البضاعة المحمولة عليها[3] .

ويبقى المؤمن ضامن لكل ما ذكر في حال ثم استبدال الربان بدون رضى مجهز السفينة أو ممثلة ويستبدل بآخر ويقع عبء إثبات الخطأ على عاتق المؤمن لبيان ما ينجم من أضرار تحت مظلة التامين[4]، ورغم كل ما ذكر عن حالة التأمين على السفينة فإن مؤمن البضائع يبقى

---

1. انظر كل من طه، مصطفى كمال – القانون البحري مرجع سابق – ص. 437 وعطير، عبد القادر- الوسيط مرجع سابق - ص. (652/651) وجمال ، مصطفى – مرجع سابق – ص. 344.
2. انظر كل من مقدادي ، عادل – القانون البحري – ص. 276 و عطير ، عبد القادر – الوسيط مرجع سابق– ص. 652.
3. انظر عطير ، عبد القادر – الوسيط مرجع سابق - ص. 653.
4. انظر بريري- محمود مختار – مرجع سابق– ص. 579.

مسؤول عن الأضرار اللاحقة بها والناشئة عن غش الربان وتدليسه وذلك لأن الربان ليس تابعاً للشاحن بل هو تابع للمجهز[1].

3. **عيب الشيء المؤمن عليه** : تنص المادة (340) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي:"لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المؤمن على عاتق المؤمن إلا إذا اشترط العكس ما لم يكن التأمين على جرم السفينة وكان في عاتق السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهزها ان يقدره و لا ان يمنعه " ، والنص هنا صريح بأن المؤمن غير مسؤول عن أية أضرار تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة لعيب خاص فيه ، ويبرر عدم الضمان أن الضرر في هذه الحالة ليس ناشئاً عن حوادث البحر فلا يعد خطراً بحرياً [2].

وتقتصر عدم مسؤولية المؤمن على العيوب الخاصة بالشيء المؤمن عليه ، إذا كانت ترجع في أصلها الى تاريخ سابق لعقد التأمين وكان المؤمن يجهل وجودها [3]، كان تكون الحيوانات مريضة فتموت أثناء عملية نقلها .

ومن الملاحظ أن العيب الخاص بالشيء قليلاً ما يثور بالنسبة للسفن نظراً لأنها لا تبحر عادة إلا بعد الحصول على الأوراق التي تثبت صلاحيتها للملاحة[4]، كوثيقة (Seaworthy) والتي يمنحها أخصائيون في شؤون السفن[5]، وهو ما أكدته المادة (4/39) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 والتي نصت على ما يلي : " **تعتبر السفينة صالحة للملاحة عندما تكون**

---

1. طه. مصطفى كمال – أساسيات القانون البحري/ مرجع سابق – ص. 438.
2. انظر كل من طه، مصطفى كمال – القانون البحري اللبناني– مرجع سابق– ص. 456 و بريري ، محمود مختار – مرجع سابق– ص. 577
3. انظر فرعون،هشام – مرجع سابق- ص.345 و جمال ، مصطفى – مرجع سابق– ص. 347.
4. انظر جمال ، مصطفى – مرجع سابق- 348/347
5. عطير ، عبد القادر – الوسيط مرجع سابق– ص. 655 .

معدة بشكل معقول من كافة الوجوه لمواجهة حوادث البحار الاعتيادية في المخاطرة المؤمنة"[1].

إلا انه يجوز الاتفاق ما بين المؤمن والمؤمن له على ضمان المؤمن الأضرار الناتجة عن عيب ذاتي، إذ أن القانون يستبعد هذا الخطر من وثيقة التأمين إلا إذا اتجهت إرادة الطرفين إلى غير ذلك ، وعادة فإن شركات التأمين عندما تقبل التأمين على العيب الذاتي يكون مقابل قسط أعلى، في حالة عدم وجود اتفاق على شمول العيب الذاتي بالتأمين ، ويقع إثبات الضرر الذي يعود للعيب الذاتي في البضاعة على عاتق المؤمن للتخلص من مسؤولية الضمان[2] ، وهو ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في قرارها القاضي : " **ان التمسك بالاستثناء الخاص بالضرر الناشئ عن عيب ذاتي فهذا ورد بالعقد على سبيل الاستثناء لصالح الشركة ولذا فهي التي يتوجب عليها إثبات ان الضرر نشا عن هذا السبب** "[3] .

4. **الأضرار التي تسببها الأشياء المؤمن عليها لغيرها من الأشياء والأشخاص:**سنداً لنص المادة (342) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد فيها : " ليس المؤمن مسؤولاً عن الأضرار التي يسببها الشيء المؤمن عليه لغير من الأشياء أو الأشخاص ما لم يشترط عكس ذلك"، لا يسأل المؤمن عن الأضرار التي يكون مصدرها الأشياء المؤمن عليها ذاتها ، كما لو كانت سفينة محملة ببضائع مختلفة وكانت احدى هذه البضائع غير مغلفة بشكل صحيح فأتلفت

---

[1]. النص باللغة الإنجليزية :

'' A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured ''.

[2]. انظر الفصل الثالث (إثبات الخطر البحري) و (مقدادي – عادل – القانون البحري مرجع سابق – ص. 278).

[3]. قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 1998/2149 (هيئة خماسية) تاريخ 1998/12/6 المنشور على الصفحة 114 من عدد المجلة القضائية رقم 12 بتاريخ 1998/1/1

غيرها من البضائع المشحونة ففي هذه الحالة لا يضمن المؤمن هذا التلف ، إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك .

5. **الأضرار الناتجة عن تأخير إرسال او وصول البضائع وفروق الأسعار:** نصت المادة (337) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي : (يعفى المؤمنون من كل مطالبة عن التأخير بالإرسال أو بوصول البضائع وعن فروق الأسعار وعن العوائق المتأتية لصفقة المؤمن له التجارية بأي سبب من الأسباب)، ويتضح لنا من هذا النص ان المؤمن يعفى من تعويض المؤمن له عن التأخير بإرسال البضائع او وصولها او أي عائق ممكن ان يؤثر على إتمام الصفقة او يؤثر على ثمن البضائع ، وبالمجمل يمكن القول ان المؤمن غير مسؤول عن تقلبات السوق المالية التي قد تؤثر على قيمة الشيء المؤمن عليه .

6. **الأخطار الحربية:** استثنى قانون التجارة البحرية الأردني في الفقرة الثانية من المادة (332) الأضرار الناتجة عن الأخطار الحربية بكل معانيها وكل ما هو متعلق فيها من أعمال عدائية وأعمال الثأر وتوقيف وضبط وإرهاق من أية حكومة صديقة أم عدوة معترف فيها أم غير معترف ، يعود سبب هذا الاستثناء هو لجسامة الأخطار الحربية بالقياس الى الأخطار الأخرى ، ولمنح المؤمن الفرصة لتحديد فيما إذا كان بإمكانه تأمين الخطر الحربي ، ولتحديد قيمة قسط التأمين الذي يجده كافياً لمقابلة جسامة هذا النوع من الأخطار[1].

ولا يشترط في الأخطار الحربية ان تكون حالة الحرب معلنة بين الدول وفقاً للقانون الدولي، إذ أن انتفاء الإعلان لا يرفع عن الحرب صفتها الحقيقية ، ومن ثم تعتبر الأضرار التي

---

[1]. الشواربي، عبد الحميد – مرجع سابق – ص. 378.

تلحق بالأشياء المؤمن عليها خلال فترة الحرب ناشئة عن أخطار حربية [1]، كما ان انتهاء الحرب لا يمنع من ان يكون الخطر ناتج عن أعمال حربية [2]، كاصطدام السفينة بــلُغم بحري من مخلفات الحرب وغيرها من أدوات الحرب المهملة.

وبالرغم من ان القانون استثنى الأخطار الحربية من التأمين، إلا ان المشرع لم يمنع من التأمين على الخطر الحربي ، بل ان مجمع مكتتبي التأمين بلندن أصدر وثيقة خاصة متعلقة بالأخطار الحربية تسمى بــ " شروط تأمين أخطار الحرب على (البضائع)" [3] INSTITUTE WAR CLOASES (CARGO) ، وشملت فيها كل الأخطار الحربية المؤمن عليها [4]، واشترط المشرع الأردني لكي ينفي المؤمن مسؤوليته أثبات ان الضرر كان ناتجاً عن خطراً بحرياً مستثنى .

المطلب الثاني: الأخطار المضمونة وفقا لوثيقة التأمين البحري

تختلف الأخطار المؤمن عليها اتفاقاً تبعاً للأشياء المؤمن عليها هل هي سفن أم بضائع، وتختلف كذلك تبعاً لشروط التأمين التي يتم التأمين بموجبها وهي شروط (أ) و (ب) و (ج) الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين في لندن، بالإضافة الى ان هناك شروط خاصة مثل شروط المعهد لتأمين أخطار الحرب والاضطرابات ، وفي هذا المطلب سوف أقوم بدراسة هذه الشروط والأخطار التي تضمنها والمستبعدة منها ، وعليه فقد قسمت هذا المطلب الى فرعين وهما:

---

[1]. انظر كل من جمال، مصطفى – مرجع سابق – ص. 342 و طه ، مصطفى كمال- القانون البحري اللبناني مرجع سابق– ص. 458 و طه- الضمان البحري – ص. 126.

[2]. جمال، مصطفى – المرجع السابق – ص. 342

[3]. انظر بند (1و 2) من شروط تأمين أخطار الحرب (البضائع) في ملحق الرسالة .

[4]. انظر شروط تأمين أخطار الحرب على (البضائع) في ملحق الرسالة .

الفرع الأول : الأخطار المضمونة وفقاً لوثيقة التأمين البحري

الفرع الثاني : الأخطار المستبعدة وفقاً لوثيقة التأمين البحري

الفرع الأول: الأخطار المضمونة وفقاً لوثيقة التأمين البحري

إن شركات التأمين البحري تضع شروطاً معينة في وثائق التأمين البحري الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين في لندن وتختلف الشروط حسب الوثيقة المعتمدة بين أطراف العقد وهي شروط (أ و ب و ج) وسوف أبين من خلال الصفحات التالية أهم الفروق فيما بين الثلاثة شروط حتى يتسنى لنا التميز بينهم .

أولا :- الأخطار المؤمنة بموجب شروط التأمين (أ)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

يعتبر شروط التأمين (أ) من أشمل الشروط التأمينية التي توفر تغطية للبضائع المؤمن عليها ، إذ تتضمن هذه الوثيقة في البند الأول والذي عنوانه الأخطار المؤمنة التأمين على ما يلي: (يشمل هذا التأمين كافة أخطار الفقدان أو التلف التي تصيب البضاعة المؤمن عليها والخسائر البحرية المشتركة ومصاريف الإنقاذ التقديرية أو المحددة وفقاً لعقد النقل و/ او أحكام القانون او العرف السائد و يشمل أيضا تعويض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية عن التصادم الناجم عن خطأ مشترك الوارد في عقد النقل[1]، ويستثنى من ذلك ما نص عليه في البنود (4) و (5) و (6) و (7)) من الشروط الواردة في ذات الوثيقة[2]، والتي سيتم توضيحها لاحقا .

---

[1]. انظر شروط التأمين (أ) في ملحق الرسالة البند رقم (3)
[2]. أنظر شروط التأمين (أ) في ملحق الرسالة البند رقم 1 .

ثانياً : الأخطار المؤمنة بموجب شروط التأمين (ب)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (B)

يعتبر شروط التأمين (ب) بأنها أقل شمولاً من شروط التأمين (أ) ، إذ انه ورد فيها تعداد للأخطار المغطاة بموجبها دون غيرها ، وهي على النحو التالي[1] :

- الحريق او الانفجار.
- جنوح او تشحيط السفينة أو غرق او انقلاب السفينة او المركب
- انقلاب وسيلة النقل البري أو خروجها عن القضبان الحديدية
- تصادم او احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء.
- تفريغ البضاعة في ميناء إغاثة
- الزلازل أو ثورة البراكين أو الصواعق
- التضحية في الخسارة العامة
- الرمي أو اكتساح الأمواج لسطح السفينة او المركب .
- دخول مياه البحر او البحيرة او النهر الى السفينة او المركب او وسيلة النقل او الحاوية او الشاحنة او مكان التخزين.
- الخسارة الكلية لأي طرد يفقد بسقوطه من على متن السفينة او بسقوطه أثناء التحميل على او التفريغ من السفينة او المركب .

---

[1]. انظر شروط التأمين (ب) في ملحق الرسالة البند رقم (1)

كما وتتضمن شروط التأمين (ب) الخسائر العامة ومصاريف الإنقاذ التي يتم تسويتها او تحديدها وفقاً لعقد الشحن البحري و/او القانون والعرف[1]، بالإضافة الى ان هذا التأمين يمتد لتعويض المؤمن له من عن نصيبه في المسؤولية المترتبة بمقتضى أحكام شرط " التصادم الناجم عن خطأ مشترك " [2].

ثالثاً : الأخطار المؤمنة بموجب شروط التأمين (ج)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (C)

ان شروط التأمين (ج) الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين في لندن هي الأقل شمولاً بين الشروط السابقة ، بالرغم من ان هناك تشابه بين شروط التأمين (ج) مع شروط التأمين (ب) إلا انه تم استثناء ثلاث أخطار من شروط التأمين (ب) وهي :-

1. الرمي أو اكتساح الأمواج لسطح السفينة او المركب.
2. دخول مياه البحر او البحيرة او النهر الى السفينة او المركب او وسيلة النقل او الحاوية او الشاحنة او مكان التخزين.
3. الخسارة الكلية لأي طرف يفقد بسقوطه من على متن المركب او بسقوطه أثناء التحميل على أو التفريغ من السفينة او المركب.

---

[1]. انظر شروط التأمين (ب) في ملحق الرسالة البند رقم 2
[2]. انظر شروط التأمين (ب) في ملحق الرسالة البند رقم 3

الفرع الثاني : الأخطار المستثناة وفقاً لوثيقة التأمين البحري .

ورد في شروط التأمين الصادر عن مجمع مكتتبي التأمين (أ) و(ب) و(ج) بند يتضمن الأضرار المستثناة من التأمين بشكل قطعي من الوثيقة او لأنها تحتاج الى اتفاق خاص لغايات شمولها بالتأمين وهي على النحو التالي :

أولاً : شرط الاستثناءات العامة [1]، والذي بموجبه تستثني أضرار الفقدان او التلف او المصاريف التي يعود سببها الى ما يلي :

1- سوء تصرف متعمد من قبل المؤمن له.

2- طبيعة الأشياء المؤمنة عليها .

3- عيب ذاتي في الأشياء المؤمنة عليها .

4- عدم كفاية او ملائمة تغليف او تجهيز البضائع المؤمنة عليها .

5- التأخير عن موعد الوصول او التسليم ولو كان هذا التأخير ناشئ عن خطر مؤمن منه ، باستثناء التأخير الذي كان سببه المساعدة والإنقاذ .

6- الإعسار المالي لمالك السفينة او مديرها او مستأجرها او مشغلها .

7- استعمال سلاح حربي يستخدم الانشطار او الانصهار الذري او النووي او ما شابهها من المواد او القوى الإشعاعية .

---

[1]. انظر بند (4) الاستثناءات في كل من الشروط (أ) و(ب) و (ج) في ملحق الرسالة .

8- التسرب العادي او النقص الطبيعي في الوزن او الحجم او البلى والتمزق العادي الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها .

ثانياً : شرط عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية[1]، ولا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناشئة عن عدم صلاحية او ملائمة السفينة او المركب او واسطة النقل او الحاوية او عربة النقل الأشياء المؤمن عليها ، وذلك في حالة اطلع المؤمن له او مستخدميه على عدم الصلاحية او الملائمة عند تحميل الأشياء المؤمن عليها .

ثالثاً : شرط استثناء الأضرار الناشئة عن أخطار الحرب [2] : فلا يشمل التأمين بأي حال من الأحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناشئة عن :

1- الحرب أو الحرب الأهلية او الثورة او العصيان او التمرد او المنازعات المدنية الناشئة عنها.

2- الأعمال العدائية التي ترتكبها قوة محاربة او ترتكب ضد الشيء المؤمن عليه.

3- عمليات الاستيلاء او الحجز او القبض او الإيقاف او المنع وكل ما ينشأ عنها [3].

4- أضرار الفقدان او التلف الناشئة عن الألغام او الطوربيدات او القنابل او غيرها من أدوات الحرب المهملة .

إلا ان هذا الاستثناء المتعلق بخطر الحروب يمكن شموله بالتأمين بموجب اتفاق خاص فقد صدر عن مجمع مكتتبي التامين بلندن " شروط تأمين أخطار الحرب على البضائع"[1]، INSTITUTE WAR CLOASES (CARGO) ، وشملت فيها كل الأخطار المذكورة.

---

1. انظر بند (5) الاستثناءات في كل من الشروط (أ) و(ب) و (ج) في ملحق الرسالة
2. انظر بند (6) الاستثناءات في كل من الشروط (أ) و(ب) و (ج) في ملحق الرسالة
3. انظر بند (2/6) الاستثناءات في كل من الشروط التأمين (أ) و(ب) و (ج) في ملحق الرسالة .

إلا ان هذه الأخطار يمكن شمولها بالتأمين بموجب اتفاق خاص ومستقل فقد صدر عن مجمع مكتتبي التامين بلندن شروط تأمين أخطار الحرب

رابعاً: شرط استثناء الأضرار الناشئة عن أخطار الإضرابات [2]، حيث لا يشمل هذا التأمين بأي حال الفقدان او التلف او المصاريف التي يتسبب فيها كل مما يلي :

1- إضرابات العمال عن العمل .

2- العمال الممنوعون من دخول أماكن العمل .

3- الأشخاص الذين يساهمون في الإضرابات العمالية او الشغب او الإضرابات الأهلية .

كما لا يشمل التأمين الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن الإضرابات او منع الدخول لأماكن العمل او الإضرابات العمالية او الشغب او الاضطرابات الأهلية ، أو التي يسببها أي إرهابي او أي شخص يتصرف بدافع سياسي [3] .

إلا ان هذه الأخطار أيضا يمكن شمولها بالتأمين بموجب اتفاق خاص يشمل الأضرار الناجمة عن الأخطار المذكورة أعلاه ، وهذا الاتفاق صادر عن مجمع مكتتبي التامين بلندن ويسمى شروط " تأمين أخطار الاضطرابات" INSTITUTE STRIKES CLAUSE ، وتقوم شركات التأمين بالتأمين على خطر الاضطرابات مقابل مبلغ مالي يكون عادة أعلى من التأمين العادي [4].

---

[1]. انظر بند (1و 2) من شروط تأمين أخطار الحرب (البضائع) في ملحق الرسالة .
[2]. انظر بند (7) الاستثناءات في كل من الشروط التأمين (أ) و(ب) و (ج) في ملحق الرسالة
[3]. انظر بند (2/7 و3/7) الاستثناءات في كل من الشروط التأمين (أ) و(ب) و (ج) في ملحق الرسالة
[4]. انظر خلف ، شفيق – مرجع سابق – ص. 71

الفصل الخامس

الخاتمـــــــــة

الخاتمـــــة

لقد تبين من خلال هذه الدراسة أن التأمين البحري يعتبر من أقدم فروع التأمين ، وغايتـــه تخفيف الضرر عن التجار الذين تتعرض بضائعهم للخطر البحري وذلك بتعويضهم عن الضرر بمبلغ معين مقابل ان يلتزم المؤمن له بدفع مبلغ معين للشركة على شكل أقساط متفق عليها في وثيقة التأمين .

ورأينا أن الخطر هو محل التأمين البحري والعنصر الجوهري فيه ، وبدونـــه تعتبـــر العمليـــة التأمينية باطلة ، وقد اختلف الفقهاء بتعريفه كل حسب الزاوية التي ينظـــر لـــه منهـــا ، إلا ان الباحثة عرفته بأنه " الحوادث المؤمن منها والتي قد تلحق بالبضائع المنقولـــة علـــى بواســـطة السفينة او قد تلحق بالسفينة ذاتها وتكون ناشئه عن البحر أو تحدث بـــالبحر او تكـــون متعلقـــة بالرحلة البحرية " ونلاحظ من خلال هذه الدراسة هذا التعريف ان الخطر لا يكون فقط ناشئاً عن البحر مباشرة أو قد يحدث للرحلة البحرية نتيجة وجودها بالبحر ولو لم يكن ناشئاً عنه .

ومن خلال هذه الدراسة تعرفنا على موقف المشرع الأردني والإنجليزي والفرنسي من التـــأمين على أخطار قد تحقق حدوثها قبل إبرام عقد التأمين والأحكام القانونية التي تحكم العقد في هـــذه الحالة ، وتبين لنا أن المشرع الأردني والفرنسي اتفقا على اعتبار عقد التأمين المبرم بعد تحقق الخطر عقد باطل ، على عكس المشرع الإنجليزي الذي أجاز التأمين على خطر قد سبق تحققه ما لم يثبت علم المتعاقدين قبل إبرام العقد.

وإن اثبات تحقق الخطر البحري يخضع للقاعدة العامة في قواعد الإثبات والتي لا تختلف عن القواعد العامة لإثبات أية واقعة قانونية أخرى، حيث يقع عبء إثبات تحقق الخطر المؤمن منه في وثيقة التامين البحري على عاتق المؤمن له أو المستفيد، الذي يطالب المؤمن بالالتزام

بتنفيذ عقد التأمين المبرم بينهما، فيكون على المؤمن له إثبات أن الضرر الذي لحق بالرحلة البحرية تمت حدث فعلاً نتيجة لخطر بحري مؤمن منه ، كما انه قد ينشأ عبء إثبات تحقق الخطر البحري عن قرينة مفادها بأنه إذا لم يوجه المرسل إليه إلى الناقل البحري أو وكيله بميناء الشحن احتجاجاً بشأن عجز أو تلف البضاعة واستلامها فإن هذا يعد قرينة على سلامة البضائع.

وقد اقترحنا من خلال هذه الدراسة العمل على إضافة بعض أنواع الأخطار البحرية التي قد تتعرض لها الرحلة البحرية والتي لم تذكر في قانون التجارة البحرية مثل خطر المطر وخطر القرصنة ، للتوافق مع وثيقة التأمين الصادرة عن معهد مكتتبي لندن حيث أنها الوثيقة المعتمدة في عمليات التأمين وتفسير هذه الوثيقة يتم بموجب القانون الإنجليزي ، وقد عرجنا على الحوادث البحرية ، التصادم والإسعاف والإنقاذ والخسائر البحرية المشتركة ، مبينة أحكامها وشروطها ووسائل التسوية لحل المنازعات الناشئة عنها .

ووضحت أن عقد التأمين قد يمتد ليشمل أخطار غير بحرية وإنما يتفق الطرفان على ضمان الضرر الناتج عنها ، وان هذا الامتداد يشمل كافة مراحل الرحلة البحرية برية او نهرية او جوية طالما انه متعلق بها .

وإن المشرع الأردني ومن خلال نصوص قانون التجارة البحرية وفي الأخطار المؤمنة والمستبعدة تبين لنا انه لم يفرق بين الأخطار التي تنشأ من البحر والأخطار التي تحدث للأموال المؤمن عليها نتيجة لوجودها في البحر لكي يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عنها ، وان التعداد الوارد في القانون جاء على سبيل المثال لا الحصر ، واستبعد المشرع الأردني من خلال نصوص قانون التجارة البحرية بعض الأخطار التي تخرج من نطاق التأمين وذلك إما لمخالفتها

النظام العام كالضرر الناتج عن خطأ عمدي من قبل المؤمن له او ممثليه ، وإما لأنها تحتاج الى اتفاق خاص للتأمين عليها كخطر الحرب.

كما وتختلف الأخطار المؤمن عليها اتفاقاً بموجب وثيقة التأمين تبعاً للأشياء المؤمن عليها هل هي سفن أم بضائع، وتختلف كذلك تبعاً لشروط التأمين التي يتم التأمين بموجبها وهي شروط (أ) و (ب) و (ج) الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين في لندن، بالإضافة الى ان هناك شروط خاصة مثل شروط المعهد لتأمين أخطار الحرب والاضطرابات، و ورد في شروط التأمين الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين (أ) و(ب) و(ج) بند يتضمن الأضرار المستثناة من التأمين بشكل قطعي من الوثيقة أو لأنها تحتاج الى اتفاق خاص لغايات شمولها بالتأمين .

وقد رأينا ان كلا من القانون والوثيقة مكملين لبعضهما البعض ما لم يتم ذكره في القانون ذكرته الوثيقة ، إلا انه إذا استبعد القانون ضمان بعض الأضرار الناتجة عن اخطار بحرية ولم يتم ذكرها في القانون فإن المؤمن لا يضمن هذا الخطر من أضرار.

ثانياً : النتائج

1. إن الخطر البحري بالرغم من رسوخ فكرته لدى الفقهاء إلا أن هناك صعوبة بتحديد ماهيــة وذلك بسبب الزاوية التي ينظر لها منه كل الفقهاء .

2. إن الخطر البحري هو حادث احتمالي قد لا ينصب على الخطر ذاته ولكن قد ينصب علـــى تاريخ حدوث الخطر في أحيان أخرى ، والاحتمالية هنا تعني عدم استحالة وقوع الخطر أي انه

يستحيل تحقق الخطر وفقاً لقوانين الطبيعة او لأسباب قانونية ، وبناء على ذلــك فــإن خطــر مستحيل الحدوث يعتبر باطل.

3. إن نوع الخطر هي التي تحدد نوع التأمين البحري والقواعد القانونية واجبة التطبيق، فالتأمين البحري ذو خصوصية معينة وتطبيق القواعد العامة في التأمين البحري قد يعطل الهدف مــن التأمين .

4. ان الخطر الظني هو الخطر البحري الذي حدث وتحقق أو زال قبل إبرام عقد التــأمين دون علم المتعاقدين ولم يصل الى علمهما بأنه تحقق ويظنان انه لم يحدث والمشرع الأردني لم يجز التأمين من الخطر الظني.

5. إن المشرع الأردني أقام قرينة العلم بهلاك الشيء المؤمن عليه قبل إبــرام عقــد التــأمين إذ افترض في التأمين على السفينة علم طرفي العقد بالأخبار المتعلقة بالسفينة والتــي تكــون قــد وصلت بأي طريق إلى المكان الذي يتواجد فيه طرفي عقد التأمين ويتفق المشرع الأردني بذلك مع المشرع الفرنسي ، أما المشرع الإنجليزي فقد خالفهم عندما أجاز التأمين من الخطر الظني وهو ما أكدته الفقرة الأولى من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحري من الملحــق الأول والتــي قضت ببطلان التأمين إذا كان بإمكان الموكل او الوكيل العلم بنبأ هلاك السفينة او صولها قبــل إبرام عقد التأمين ، كما انه على الموكل إذا علم الموكل بنبأ الهلاك او الوصول ان يصدر أمراً بإيقاف توقيع عقد التأمين من جانب الوكيل ، فإذا تم التوقيع على العقد قبل وصول الأمر اعتبر العقد صحيح.

6. يجوز للمؤمن له ان يؤمن على نفس الشيء لدى مؤمنين مختلفين يتحمل كل منهم جزء مــن قيمة الشيء المؤمن عليه بحسب نسبة الخطر المؤمن ضده ، ويشترط ان يكون مقدار التعويض

الذي يدفع للمؤمن له يتوافق والضرر الذي لحق به جراء تحقق الخطر، فلا يجوز ان يتقاضى المؤمن له أية مبالغ تزيد على قيمة الضرر، لأن المبدأ العام في عملية التأمين هو عدم الإثراء على حساب الغير.

7. إن التفريق ما بين الأخطار البحرية التي تنشا عن البحر ذاته وما بين الأخطار التي تحدث للأموال المؤمن عليها نتيجة لوجودها بالبحر يفيد بتحديد الأخطار التي يجوز التأمين البحري عليها أم لا ، والتفرقة بين هذين النوعين ضرورية بالرغم من أنها لا تؤثر على حق المؤمن له في حصوله على التعويض من المؤمن، ويرجع أساس هذه التفرقة الى مسلك المشرعين الإنجليزي والفرنسي في بيان فكرة الخطر البحري .

8. لا محل للتحفظات في حالة الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه لأن الهلاك الكلي لا يتصور فيه التسليم ، والتحفظات قاصرة على الحالات التي يصير فيها تسلم البضائع ، كذلك لا محل للتحفظات في حالة التأخير لأنه لا يتضمن تسليماً ولأنه ضرر يمكن إثباته، بسهولة بالوثائق الرسمية لإدارة الميناء التي يسجل فيها تاريخ وصول السفينة.

9. إن الأمر المعول عليه في الإثبات هو لحظة تحقق الخطر البحري وليس وقت تحقق الآثار المترتبة عليه للتأكد من مسؤولية المؤمن، فإذا ثبت أن الخطر قد تحقق وقت سريان عقد التأمين، يلتزم المؤمن بالتعويض عن الأضرار لتحقق مسؤوليته عن الخطر .

10. يستطيع الدائن المؤمن التأمين ضد إعسار المدين، والخطر الذي يشمله هذا التأمين لا يتمثل في الإعسار الحقيقي للمؤمن عليه ولكن يشمل أيضا الإعسار المفترض كحالة عدم الوفاء بالدين خلال مدة محدده.

11. إن امتداد وثيقة التأمين البحري لتشمل الأخطار البرية ، إن لم يقرره عرف تجاري بحري ثابت ، فإنه يكون بصريح العقد.

12. إن مصدر امتداد التأمين البحري هو الاتفاق الوارد ما بين كل من المؤمن والمؤمن له على شمول التأمين البحري لأخطار غير بحرية ، و أساس نظرية امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية هو نظرية التبعية التي تجعل الفرع تابع للأصل ، أي يجب أن تكون هذه الأخطار ذات صلة مباشرة بعملية النقل البحرية حتى يمكن اعتبارها فرع منها سواء كان هذا النقل قد تم قبل الرحلة البحرية او بعدها.

13. إن الأصل لغايات امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية أن يتفق الطرفان صراحة على امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية ، ولكن في حال خلو وثيقة التأمين ، فإنه عملاً بنصوص المواد 313 و 330 و331 يمتد التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية ، وإذا رغب المؤن التخلص من هذا الالتزام وكان يتخلل الرحلة البحرية عملية نقل بري فإنه يستجوب عليه ان يورد ذلك صراحة في وثيقة التأمين بأنه لا يرغب بتغطية الأخطار غير البحرية.

ثالثاً : التوصيات

1. تعديل تعريف عقد التأمين البحري في المادة (296) بحيث يصبح اشمل وأوسع الأخطار البحرية والإشارة لها صراحة في متن المادة ، بالرغم من انه يجدر بالمشرع ترك امر التعريفات الى الفقهاء.

2. كان الأجدر بالمشرع الأردني تخصيص نص صريح حول مشروعة الخطر البحري في قانون التجارة البحرية على غرار القانون المدني الأردني.

3. إضافة نص مادة الى قانون التجارة البحرية حول التصادم البحري ويذكر فيها صراحة التصادم الحاصل نتيجة لأخطاء مالك السفينة او مجهزها أو ان يفرد لها مادة خاصة ولا يتركها للقياس أو اجتهادات المحاكم ويكون نص المادة على النحو التالي : " إذا وقع تصادم وكان ناتج عن خطأ من ربان السفينة أو مالكها أو مجهزها فيتوجب التعويض المؤمن له عن هذا التصادم" .

4. تفسير اصطلاح الأخطار البحرية في القانون الأردني بما يتوافق والمادة (3) من القانون الإنجليزي وملحق تفسير وثيقة التأمين حيث أن وثيقة التأمين الصادرة عن معهد مكتتبي التأمين في لندن إذ هي المعتمدة في عملية التأمين البحرية في الأردن، ولأن القانون الإنجليزي وملحق تفسير الوثيقة من المرونة بما يجيز الاتفاق بين الطرفين على محل التأمين بالطريقة التي يرغب بها أطراف الوثيقة .

5. تعديل نص المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني بإضافة خطر المطر الى الأخطار المشمولة بالتأمين البحري كما فعل المشرع الإنجليزي .

6. تعديل نصوص قانون التجارة البحرية بما يتوافق والتطور التكنولوجي الحالي حيث انه حالياً تتم كافة المراسلات بين شركات التأمين وبين السفن الكترونياً ومن الملاحظ ان المشرع الأردن يلم يعالج هذا التطور القانوني صراحة ، كما عالجته اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً لعام 2009 م (روتردام) في المادة 8 و9 و10 منها والتي حددت إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها وإجراءات استخدامها ، وهو ما يعتبر في نظر الباحثة قصوراً في قانون التجارة البحرية الأردني ولا يغني عن ذلك معالجة المستندات الإلكترونية بقانون البينات الأردني وقانون المعاملات الإلكترونية الذي يساعد على تدارك هذا الأمر .

7. إضافة خطر القرصنة إلى الأخطار المشمولة بالتأمين بموجب أحكام قانون التجارة البحرية على غرار القانون الإنجليزي ووثيقة التأمين البحري ، وحيث ان هذا الخطر عاد إلى الظهور على الساحة مجدداً .

8. تعديل نص المادة (257) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي ورد في الفقرة الثانية منها "... يعاقب بالحبس من شهر الى سنتين وبالغرامة من عشرة دنانير الى ثلاثمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ربان شاهد شخصاً في البحر مهدداً بالغرق وامتنع عن إسعافه دون أن يعرض سفينته وبحارتها وركابها لخطر جدي " ، حيث أن العقوبة لا تتناسب والفعل فإن ترك شخص يغرق يعتبر جريمة قتل فالأرواح البشرية أغلى بكثير من العقوبة الرمزية التي فرضها القانون.

9. تعديل تعريف السفينة بما يتوافق وتفسير وثيقة التأمين حيث أنه هو الأوضح والأشمل وينفي أي تساؤلات حول ما هية السفينة وملحقاتها .

10. تعديل المادة (340) من قانون التجارة البحرية لكي يتلافى التناقض الوارد بينها وبين المادة (936) من القانون المدني الأردني ولغايات استقرار الأحكام الصادرة من المحاكم الأردنية.

رابعاً : الملاحق

1/1/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

RISKS COVERED

1 This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below. Risks Clause

2 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance. General Average Clause

3 This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim. "Both to Blame Collision" Clause

EXCLUSIONS

4 In no case shall this insurance cover General Exclusions Clause

4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured

4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)

4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

4.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

4.7 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause

unseaworthiness of vessel or craft,

unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,

where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

6 In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by War Exclusion Clause

6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat

6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

7 In no case shall this insurance cover loss damage or expense Strikes Exclusion Clause

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

8 8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either Transit Clause

8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either

8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.2.2 for allocation or distribution,

or

8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

8.2 If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

9 If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters,* either — Termination of Contract of Carriage Clause

9.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

9.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

10 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.* — Change of Voyage Clause

CLAIMS

11 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss. — Insurable Interest Clause

11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

12 Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder. — Forwarding Charges Clause

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

13 No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival. — Constructive Total Loss Clause

14 14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. — Increased Value Clause

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**
The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

15 This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee. — Not to Inure Clause

MINIMISING LOSSES

16 It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder — Duty of Assured Clause

16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

17 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party. — Waiver Clause

AVOIDANCE OF DELAY

18 It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control. — Reasonable Despatch Clause

LAW AND PRACTICE

19 **This insurance is subject to Jordan law and practice.** — **Jordan law and Practice Clause**

NOTE:— It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

الاخطار المؤمنة :

شرط الاخطار المؤمنة

(١) يشمل هذا التامين كافة اخطار الفقدان او التلف التي تصيب البضاعة المؤمن عليها باستثناء ما نص عليه في الشروط (٤) و(٥) و(٦) ادناه .

شرط الخسارة المشتركة (العامة)

(٢) يشمل هذا التامين الخسارة المشتركة (العامة) ومصاريف الانقاذ التقديرية او المحددة وفقا لعقد النقل و/او احكام القانون والعرف السائد ، والتي يتم تحملها لتلافي او فيما يتعلق بتلافي الخسارة من اي سبب ما عدا تلك المستثناة في الشروط (٤) و(٥) و(٦) و(٧) او في اي مكان اخر من هذا التامين .

شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك

(٣) يشمل هذا التامين تعويض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية طبقا لاحكام شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك الوارد في عقد النقل كما لو كان ضررا مغطى بهذه الوثيقة .

يوافق المؤمن له عند مطالبة ملاك السفينة اياه بموجب احكام هذا الشرط على اخطار الشركة التي سيكون لها حق عندئذ في الدفاع عن المؤمن له ضد هذه المطالبة وذلك على نفقتها الخاصة .

الاستثناءات :

شرط الاستثناءات العامة

(٤) لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال :

١/٤ الفقدان او التلف او المصاريف التي يعود سببها الى سوء التصرف المتعمد من قبل المؤمن له

٢/٤ التسرب العادي او النقص الطبيعي في الوزن او الحجم او البلي والتمزق العادي الذي يصيب الاشياء المؤمن عليها

٣/٤ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن عدم كفاية او ملاءمة تغليف او تجهيز الاشياء المؤمن عليها . (لغرض هذا الشرط ٣/٤ التغليف سوف يشمل التستيف في حاوية او عربة نقل مقفلة وذلك فقط حينما يتم هذا التستيف قبل سريان هذا التامين او من قبل المؤمن له او مستخدميه)

٤/٤ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن العيب الذاتي او طبيعة الاشياء المؤمن عليها

٥/٤ الفقدان او التلف او المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سببه خطر مؤمن عليه (فيما عدا المصاريف المستحقة بموجب الشرط ٢ اعلاه)

٦/٤ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن الاعسار او العجز المالي لملاك السفينة او مديريها او مستأجريها او مشغليها

٧/٤ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن استعمال اي سلاح حربي يستخدم الانشطار او الانصهار الذري او النووي او ما شابهها من المواد او القوى الاشعاعية .

شرط استثناء عدم الصلاحية او عدم الملاءمة للملاحة البحرية

(٥)

١/٥ لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن :

عدم صلاحية السفينة او المركب للابحار او

عدم ملاءمة السفينة او المركب او واسطة النقل او الحاوية او عربة النقل المقفلة لسلامة نقل الاشياء المؤمن عليها

وذلك في الحالات التي يكون المؤمن له او مستخدميه على اطلاع على عدم الصلاحية او الملاءمة المذكورة عند تحميل الاشياء المؤمن عليها

٢/٥ تتنازل الشركة عن اي اخلال بالشروط الضمنية الخاصة بصلاحية السفينة للابحار وملاءمتها لنقل الاشياء المؤمن عليها الى مكان الوصول ما لم يكن المؤمن له او مستخدميه على اطلاع على عدم صلاحية السفينة او ملاءمتها .

شرط استثناء اخطار الحرب

(٦) لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن :

١/٦ الحرب او الحرب الاهلية او الثورة او العصيان او التمرد او المنازعات المدنية الناشئة عنها او اية اعمال عدائية ترتكبها قوة محاربة او ترتكب ضدها

٢/٦ عمليات الاستيلاء او الحجز او القبض او الايقاف او المنع (باستثناء القرصنة) وما ينشأ عنها او عن محاولة القيام بها من نتائج

٣/٦ الالغام او الطوربيدات او القنابل او غيرها من ادوات الحرب المهملة .

شرط استثناء اخطار الاضرابات

(٧) لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف :

١/٧ التي يسببها المضربون عن العمل او العمال الممنوعون من دخول اماكن العمل او الاشخاص الذين يساهمون في اضطرابات عمالية او الشغب او الاضطرابات الاهلية

٢/٧ الناجمة عن الاضرابات أو منع الدخول لاماكن العمل او الاضطرابات العمالية او الشغب او الاضطرابات الاهلية

٣/٧ التي يسببها اي ارهابي او اي شخص يتصرف بدافع سياسي .

المـــدة :

شرط النقل

(٨)

١/٨ يبدأ مفعول هذا التامين من وقت خروج البضاعة من المستودع او محل التخزين في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر خلال عملية النقل الاعتيادية وينتهي اما :

١/١/٨ عند التسليم في مستودع المرسل اليه او في اي مستودع او محل تخزين نهائي في مكان الوصول المسمى في الوثيقة او

٢/١/٨ عند التسليم في اي مستودع او محل تخزين آخر سواء كان قبل او في مكان الوصول المسمى في الوثيقة والذي يختاره المؤمن له لاحد الفرضين التاليين :

١/٢/١/٨ للتخزين في غير مستلزمات النقل الاعتيادي او

٢/٢/١/٨ لفرز البضاعة او توزيعها

٣/١/٨ او بانقضاء ٦٠ يوما بعد اتمام تفريغ البضاعة المؤمن عليها بهذه الوثيقة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي ايهم اسبق في الحصول

٢/٨ اذا حدث ـ بعد تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي وقبل انقضاء هذا التامين ـ ان ارسلت البضاعة الى مكان غير مكان وصول البضاعة المسمى في الوثيقة فان هذا التامين مع خضوعه لاحكام الانقضاء وفق ما جاء اعلاه لا يستمر الى ما بعد بدء عملية النقل الى مكان الوصول الآخر

٣/٨ يظل هذا التامين نافذا ـ مع مراعاة شروط الانقضاء الواردة اعلاه والشرط (٩) ادناه ـ
اثناء التأخير الخارج عن ارادة المؤمن له وكذلك خلال الانحراف او التفريغ القهري او اعادة الشحن او النقل من سفينة لأخرى وخلال اي تغيير في المخاطرة ناشيء عن ممارسة ملاك السفينة او مستأجريها للخيارات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل .

1/1/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (B)

RISKS COVERED

1 This insurance covers, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below, — Risks Clause

1.1 loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to

1.1.1 fire or explosion

1.1.2 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized

1.1.3 overturning or derailment of land conveyance

1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water

1.1.5 discharge of cargo at a port of distress

1.1.6 earthquake volcanic eruption or lightning,

1.2 loss of or damage to the subject-matter insured caused by

1.2.1 general average sacrifice

1.2.2 jettison or washing overboard

1.2.3 entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container liftvan or place of storage,

1.3 total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft.

2 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance. — General Average Clause

3 This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim. — "Both to Blame Collision" Clause

EXCLUSIONS

4 In no case shall this insurance cover — General Exclusions Clause

4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured

4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)

4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

4.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

4.7 deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons

4.8 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from — Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause

unseaworthiness of vessel or craft,

unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,

where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

6 In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by — War Exclusion Clause

6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat

6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

7 In no case shall this insurance cover loss damage or expense — Strikes Exclusion Clause

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

8 8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either — Transit Clause

8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either

8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.2.2 for allocation or distribution,

8.2 If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

9 If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters,* either — Termination of Contract of Carriage Clause

9.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

9.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

10 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.* — Change of Voyage Clause

CLAIMS

11 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss. — Insurable Interest Clause

11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

12 Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder. — Forwarding Charges Clause

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

13 No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival. — Constructive Total Loss Clause

14 14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. — Increased Value Clause

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**
The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

15 This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee. — Not to inure Clause

MINIMISING LOSSES

16 It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder — Duty of Assured Clause

16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

17 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party. — Waiver Clause

AVOIDANCE OF DELAY

18 It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control. — Reasonable Despatch Clause

LAW AND PRACTICE

19 This insurance is subject to English law and practice. — English Law and Practice Clause

---

NOTE:— It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

الاتحاد العام العربي للتأمين
الامـــانة العـــامة
دمشـــــــــق

1982/1/1

شروط التأمين البحري-بضائع (ب)

الاخطار المغطاة

شرط الاخطار

1 - يغطي هذا التأمين ،باستثناء ماهو منصوص عليه في الشروط 4 و 5 و 6 و 7 أدناه ،

1 - 1 - الخسائر أو الاضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه والتي يعزى سببها بصورة معقولة الى

1 - 1 - 1 - الحريق أو الانفجار

1 - 1 - 2 - جنوح أو تشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب

1 - 1 - 3 - انقلاب وسيلة النقل البري أو خروجها عن القضبان الحديدية

1 - 1 - 4 - تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء

1 - 1 - 5 - تفريغ البضاعة في ميناء اغاثة

1 - 1 - 6 - الزلازل أو ثورة البراكين أو الصواعق ،

1 - 2 - الخسائر أو الاضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه ويكون سببها :

1 - 2 - 1 - التضحية في الخسارة العامة

1 - 2 - 2 - الرمي أو اكتساح الامواج لسطح السفينة أو المركب

1 - 2 - 3 - دخول مياه البحر أو البحيرة أو النهر الى السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة أو مكان التخزين ،

1 - 3 - الخسارة الكلية لاي طرد يفقد بسقوطه من على متن السفينة أوبسقوطه أثناء التحميل على أو التفريغ من السفية أو المركب.

شرط الخسارة العامة

2 - يغطي هذا التأمين الخسارة العامة ومصاريف الانقاذ التي يتم تسويتها أو تحديدها وفقا لعقد الشحن البحري و/ أو القانون والممارسة المعمول بهما ويجري تكبدها لتجنب ،أو فيما له علاقة بتجنب ، خسارة ما أيا كان سببها فيما عدا الاسباب المستثناة في الشروط 4 و 5 و 6 و 7 أو في موضع آخر من هذا التأمين .

شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك

3 - يمتد هذا التأمين ليعوض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية المترتبة بمقتضى أحكام شرط "التصادم الناجم عن خطأ مشترك " الوارد في عقد الشحن البحري كما لو كان الامر يتعلق بخسارة مغطاة بهذه الوثيقة . ويوافق المؤمن له ،في حال مطالبة مالكي السفينة اياه تطبيقا لاحكام هذا الشرط ،على اخطار شركة التأمين التي سيكون لها الحق حينئذ في الدفاع عن المؤمن له ضد هذه المطالبة وعلى نفقتها الخاصة .

الاستثناءات

شرط الاستثناءات العامة

٤ – لايغطي هذا التامين بأي حال :

٤ – ١ – الخسائر أو الاضرار أو المصاريف التي تعزى الى سوء تصرف مقصود من المؤمن له

٤ – ٢ – التسرب العادي ،أو النقص الطبيعي في الوزن أو الحجم ، أو البلى والتمزق العادي للشيء المؤمن عليه

٤ – ٣ – الخسائر أو الاضرار أو المصاريف التي يكون سببها عدم كفاية أو عدم ملاءمة تغليف أو تهيئة الشيء المؤمن عليه (ويعد من قبيل "التغليف" لاغراض هذا الشرط ٤ – ٣ التستيف في حاوية أو شاحنة ،على أن يكون التستيف قد تم قبل انعقاد هذا التامين أو أن يكون قد تولاه المؤمن له أو مستخدموه)

٤ – ٤ – الخسائر أو الاضرار أو المصاريف المسببة عن عيب ذاتي أو عن طبيعة الشيء المؤمن عليه

٤ – ٥ – الخسائر أو الاضرار أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التاخير ،حتى ولو كان سبب التاخير خطر مؤمن منه (فيماعدا المصاريف المستحقة الاداء بموجب الشرط ٢ أعلاه)

٤ – ٦ – الخسائر أو الاضرار أو المصاريف الناشئة عن الاعسار أو العجز المالي لمالكي السفينة أو مديريها أو مستاجريها أو مشغليها

٤ – ٧ – الضرر أو التلف المتعمدين للشيء المؤمن عليه أو أي جزء منه بفعل عمل غير مشروع من قبل أي شخص أو أشخاص

٤ – ٨ – الخسائر أو الاضرار أو المصاريف الناشئة عن استعمال أي سلاح حربي يستخدم فيه الانشطار و/ أو الانصهار الذري أو النووي أو أي تفاعل آخر مشابه أو تستخدم فيه قوة أو مادة مشعة ·

شرط استثناء عدم الصلاحية للملاحة وعدم الملاءمة

٥   ٥ – ١ – لايغطي هذا التامين بأي حال الخسائر أو الاضرار أو المصاريف الناشئة عن :

– عدم صلاحية السفينة أو المركب للملاحة ،

– عدم ملائمة السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة للنقل السليم للشيء المؤمن عليه ،

وذلك اذا تبين أن المؤمن له أو مستخدميه كانوا على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة هذين وقت تحميل الشيء المؤمن عليه على وسائط النقل المذكورة ·

٥ – ٢ – تتنازل شركة التامين عن التمسك بأي اخلال في التعهدات الضمنية بصلاحية السفينة للملاحة وملاءمتها لنقل الشيء المؤمن عليه الى وجهته المقصودة مالم يتبين أن المؤمن له أو مستخدميه على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة هذين ·

شرط استثناء أخطار الحرب

٦ - لايغطي هذا التأمين بأي حال الخسائر أو الاضرار أو المصاريف التي يكون سببها

٦ - ١ - الحرب أو الحرب الاهلية أو الثورة أو التمرد أو العصيان المسلح ، أو الصراعات الاهلية الناجمة عن ذلك ، أو أي عمل عدائي من قبل قوة محاربة أو ضدها

٦ - ٢ - الاستيلاء أو الحجز أو القبض أو الايقاف أو المنع ~~(باستثناء القرصنة)~~ وماينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج

٦ - ٣ - الالغام أو الطوربيدات أو القنابل ،أو غيرها من أدوات الحرب، المهملة .

شرط استثناء أخطار الاضرابات

٧ - لايغطي هذا التأمين بأي حال الخسائر أو الاضرار أو المصاريف

٧ - ١ - التي يسببها المضربون ،أو العمال الممنوعون من دخول أماكن العمل ،أو الاشخاص المشاركون في اضطرابات عمالية أو في حوادث شغب أو اضطرابات أهلية

٧ - ٢ - الناتجة عن الاضرابات أو منع الدخول الى أماكن العمل أو الاضطرابات العمالية أو الشغب أو الاضطرابات الاهلية

٧ - ٣ - التي يسببها أي ارهابي أو أي شخص يعمل بدافع سياسي .

مدة التأمين

شرط النقل

٨ ٨ - ١ - يبدأ سريان هذا التأمين من وقت خروج البضاعة من المستودع أو محل التخزين في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر طوال المسار الطبيعي للنقل وينتهي :

٨ - ١ - ١ - اما عند التسليم في المستودع ،أو مكان التخزين ،النهائي للمرسل اليه أو لغيره في جهة الوصول المسماة في هذه الوثيقة ،

٨ - ١ - ٢ - واما عند التسليم في أي مستودع أو مكان تخزين آخر، يقع قبل أو في جهة الوصول المسماة في هذه الوثيقة ،ويختاره المؤمن له كي يستخدمه

٨ -١- ٢-١- اما للتخزين في غير المسار الطبيعي لعملية النقل

٨ -١- ٢-٢- أو للتقسيم أو التوزيع

٨ - ١ - ٣ - أو بانقضاء ٦٠ * يوما تلي اتمام عملية تفريغ البضاعة المؤمن عليها هنا من السفينة العابرة للبحار في الميناء النهائي للتفريغ

أي الامور يحصل أولا .* *

.../...

---

* ٦٠ أو ٣٠ يوم حسب اختيار شركة التأمين

٨ - ٢ - اذا حدث ،بعد التفريغ من السفينة العابرة للبحار في ميناء التفريغ النهائي ،ولكن قبل انقضاء هذا التأمين ،ان كان يراد ارسال البضاعة الى جهة وصول غير تلك المسماة في الوثيقة ، فان هذا التأمين ،مع بقائه خاضعا لاحكام الانقضاء المنصوص عنها أعلاه ،لايمتد الى مابعد بدء عملية النقل الى جهة الوصول الاخرى .

٨ - ٣ - يظل هذا التأمين ساري المفعول (مع مراعاة شروط الانقضاء المنصوص عنها أعلاه وأحكام الشرط ٩ أدناه) أثناء التأخير الخارج عن سيطرة المؤمن له ،وكذلك خلال الانحراف أو التفريغ القهري أو اعادة الشحن أو النقل من سفينة الى أخرى وخلال أي تغيير في المخاطرة ناشىء عن ممارسة مالكي السفينة أو مستأجريها لرخصة ممنوحة لهم في عقد الشحن البحرى .

٩ - اذا حدث ، بسبب ظروف ليس للمؤمن له سيطرة عليها ،ان انهى عقد النقل في ميناء أو مكان غيرجهة الوصول المسماة فيه أو انهيت عملية النقل لغير ذلك السبب قبل تسليم البضاعة على النحو المنصوص عليه في الشرط ٨ أعلاه ،فان هذا التأمين ينتهي ايضا - مالم يتم تسليم إخطار فوري الى شركة التأمين بطلب استمرار التغطية وعندها يظل التأمين ساري المفعول ،رهنا باداء قسط اضافي اذا طلبت شركة التأمين ذلك - اما :

٩ - ١ - حتى يتم بيع وتسليم البضاعة في ذلك الميناء أو المكان أو ، مالم يتفق على خلاف ذلك ،حتى انقضاء ٦٠ * يوما تلي وصول البضاعة المؤمن عليها بموجب هذه الوثيقة الى ذلك الميناء أو المكان ،أيهما أسبق في الحصول ،

<u>أو</u>

٩ - ٢ - حتى ينتهي التأمين وفقا لاحكام الشرط ٨ أعلاه ،في حال ارسال البضاعة خلال مدة الـ ٦٠ * يوما المذكورة (أو أي تمديد لها يتفق عليه) الى جهة الوصول المسماة في هذه الوثيقة أوأية جهة وصول أخرى .

١٠ - اذا حدث ،بعد بدء سريان هذا التأمين ،ان غيّر المؤمن له جهة الوصول ، فان التغطية تبقى سارية - شريطة تسليم اخطار فوري الى شركة التأمين مقابل قسط اضافي وشروط يتفق عليها .

المطالبـــات

شرط المصلحة التأمينيـــة

١١   ١١ - ١ - كي يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض بموجب هذا التأمين ، يجب أن تكون له مصلحة تأمينية في الشيء المؤمن عليـــه وقت وقوع الخسارة •

١١ - ٢ - يحق للمؤمن له ،رهنا بتحقق الشرط ١١ - ١ أعلاه ،الحصول على التعويض عن الخسارة المؤمن عليها الحاصلة أثناء المدة المغطاة بهذا التأمين ،حتى ولو كانت الخسارة قد حصلت قبل ابرام عقد التأمين ،الا اذا كان المؤمن له على علم بالخسارة وكانت شركة التأمين تجهلها•

شرط مصاريف الارســـال

١٢ - اذا حدث ،نتيجة وقوع خطر مغطى بهذا التأمين ،ان انهيت الرحلة المؤمنة في ميناء أو مكان آخر غير ذلك الميناء أو المكان المحدد في وثيقة التأمين ،فان شركة التأمين تقوم بتعويض المؤمن له عن أية مصاريف اضافية يكون قد تكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في تفريغ وتخزين وارسال الشيء المؤمن عليه الى جهة الوصول المحددة في هذه الوثيقة •

يخضع هذا الشرط ١٢ ،الذي لاينطبق على الخسارة العامة ومصاريـــف الانقاذ ،الى الاستثناءات الواردة في الشروط ٤ و ٥ و ٦ و ٧ أعـــلاه ، ولايشمل المصاريف الناشئة عن خطأ أو اهمال أو اعسار المؤمن لهم أو عجزهم المالي •

شرط الخسارة الكليـــة التقديريـــة

١٣ - لاتجوز المطالبة بموجب هذه الوثيقة بالخسارة الكلية التقديرية الا اذا تم التخلي لاسباب معقولة عن الشيء المؤمن عليه اما لان هلاكـه هلاكا كليا فعليا يبدو غير قابل للتجنب أو لان كلفة استعادتـــــه واعادة تجهيزه وارساله الى جهة الوصول المسماة في الوثيقة تتجاوز قيمته عند الوصول •

شرط القيمة الزائـــدة

١٤   ١٤ - ١ - اذا أجرى المؤمن له أي تأمين يزيد من القيمة المحـــددة للبضاعة المؤمن عليها هنا ،فان القيمة المتفق عليهـــا للبضاعة تعتبر أنها قد زيدت لتصبح معادلة لاجمال مبلـــغ التأمين في هذه الوثيقة وجميع التأمينات الزائدة القيمة المعقودة لتغطية الخسارة ،وتصبح مسؤولية شركة التأميـــن بموجب هذه الوثيقة متناسبة مع نسبة مبلغ التأمين فـــي الوثيقة الى مبلغ التأمين الاجمالي المذكور •

يتوجب على المؤمن له ،في حال المطالبة بتعويض ،أن يزود شركة التأمين بما يثبت مبالغ التأمين لكافة التأمينـات الاخرى •

١١-٢- يحق للمؤمن له، رهنا بتحقق الشرط ١١-١ أعلاه، الحصول على التعويض عن الخسارة المؤمن عليها الحاصلة أثناء المدة المغطاة بهذا التأمين، حتى ولو كانت الخسارة قد حصلت قبل ابرام عقد التأمين، إلا إذا كان المؤمن له على علم بالخسارة وكانت شركة التأمين تجهلها.

شرط مصاريف الإرسال

١٢- إذا حدث نتيجة وقوع خطر مغطى بهذا التأمين، أن أنهيت الرحلة المؤمنة في ميناء أو مكان آخر غير ذلك الميناء أو المكان المحدد في وثيقة التأمين، فإن شركة التأمين تقوم بتعويض المؤمن له عن أية مصاريف اضافية يكون قد تكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في تفريغ وتخزين وإرسال الشيء المؤمن عليه الى جهة الوصول المحددة في هذه الوثيقة.
يخضع هذا الشرط ١٢ الذي لا ينطبق على العوارية العامة ومصاريف الانقاذ، لكل الاستثناءات الواردة في الشروط ٤ و٥ و٦ و٧ أعلاه. ولا يشمل المصاريف الناشئة عن خطأ أو الإهمال، أو الإعسار أو العجز المالي للمؤمن لهم أو مستخدميهم

شرط الخسارة الكلية التقديرية

١٣- لا تدفع المطالبة بموجب هذه الوثيقة بالخسارة الكلية التقديرية إلا إذا تم التخلي لأسباب معقولة عن الشيء المؤمن عليه إما لكون هلاكه هلاكاً كلياً فعلياً يبدو غير قابل للتفادي أو لكون كلفة استعادته واعادة تجهيزه وارساله الى جهة الوصول المسماة في الوثيقة تتجاوز قيمته عند الوصول.

شرط القيمة الزائدة

١٤- ١٤-١- إذا أجرى المؤمن له أي تأمين زيد عن القيمة المحددة للبضاعة المؤمن عليها هنا، فإن القيمة المتفق عليها للبضاعة تعتبر أنها قد زيدت لتصبح معادلة لإجمالي مبلغ التأمين في هذه الوثيقة وجميع التأمينات لزيادة القيمة المعقودة لتغطية خسارة وتصبح مسؤولية شركة التأمين بموجب هذه الوثيقة متناسبة مع نسبة مبلغ التأمين في الوثيقة لمبلغ التأمين الإجمالي المذكور

١٤-٢ - يطبق الشرط التالي في حال كون التأمين تأميناً زائداً للقيمة :
تعتبر القيمة المتفق عليها معادلة لإجمالي مبلغ التأمين الأصلي وجميع التأمينات الزائدة للقيمة المعقودة من قبل المؤمن له لتغطية الخسارة ، وتصبح مسؤولية شركة التأمين بموجب هذه الوثيقة متناسبة مع نسبة مبلغ التأمين في الوثيقة الى مبلغ التأمين الإجمالي المذكور.
يتوجب على المؤمن له ، في حال المطالبة بتعويض ، أن يزود شركة التأمين بما يثبت مبالغ التأمين كافة التأمينات الأخرى

الاستفادة من التأمين

١٥- لا تؤول الفائدة من هذا التأمين الى الناقل أو أي أمين بضاعة آخر

شرط عدم ا
من التأمين

تقليل الخسائر

١٦- يجب على المؤمن له ومستخدميه ووكلائه ، فيما يتعلق بالخسارة المغطاة بموجب هذه الوثيقة :

شرط واجبات
لهم

١٦-١-١ أن يتخذوا كافة التدابير المعقولة بغية تفادي أو تقليل هذه الخسارة الى الحد الأدنى
و

١٦-٢- أن يتأكدوا من أن كافة الحقوق تجاه الناقلين وأمناء البضاعة والأطراف الثالثة الأخرى قد تمت المحافظة عليها وممارستها على نحو صحيح.
وعلى شركة التأمين أن تعوض المؤمن له ، بالإضافة الى أية خسارة مغطاة بموجب هذه الوثيقة ، عن أية مصاريف تكبدوها بصورة صحيحة ومعقولة في سبيل تأديتهم لهذه الواجبات.

تجنب التأخر

18- من شروط هذا التأمين أن يتصرف المؤمن لهم بصورة معقولة في حالة الظروف التي تقع ضمن نطاق سيطرتكم — شرط العناية المعقولة

القانون والمحاكم

19- يخضع هذا التأمين للقانون الأعلى بما لا يتعارض مع القانون الأردني — شرط القانون و المحاكم

ملاحظة:

من الضروري أن يقوم المؤمن لهم، عندما ترد الى علمهم أية حالة "معلقة التغطية" بهذا التأمين، بتسليم اخطار فوري بذلك الى شركة التأمين، ويتوقف حقهم في هذه التغطية على أدائهم لهذا الالتزام

1/1/82 **(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)**

INSTITUTE CARGO CLAUSES (C)

RISKS COVERED

1 This insurance covers, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below, — Risks Clause
1.1 loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to
1.1.1 fire or explosion
1.1.2 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized
1.1.3 overturning or derailment of land conveyance
1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water
1.1.5 discharge of cargo at a port of distress,

1.2 loss of or damage to the subject-matter insured caused by
1.2.1 general average sacrifice
1.2.2 jettison.

2 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance. — General Average Clause

3 This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim. — "Both to Blame Collision" Clause

EXCLUSIONS

4 In no case shall this insurance cover — General Exclusions Clause
4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)
4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
4.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel
4.7 deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons
4.8 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from — Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause
unseaworthiness of vessel or craft,
unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,
where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

6 In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by — War Exclusion Clause
6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
6.2 capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat
6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

7 In no case shall this insurance cover loss damage or expense — Strikes Exclusion Clause
7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

8 8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either — Transit Clause

8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either
8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or
8.1.2.2 for allocation or distribution,

or

8.2 If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

9 If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters,* either — Termination of Contract of Carriage Clause

9.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

9.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

10 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.* — Change of Voyage Clause

CLAIMS

11 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss. — Insurable Interest Clause

11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

12 Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder. — Forwarding Charges Clause

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

13 No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival. — Constructive Total Loss Clause

14 14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. — Increased Value Clause

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**
The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

15 This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee. — Not to Inure Clause

MINIMISING LOSSES

16 It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder — Duty of Assured Clause

16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

17 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party. — Waiver Clause

AVOIDANCE OF DELAY

18 It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control. — Reasonable Despatch Clause

LAW AND PRACTICE

19 This insurance is subject to Jordan law and practice. — Jordan law and Practice Clause

NOTE:— It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

شروط مجمع مكتتبي التامين بلندن الخاصة بالتامين على البضائع (ج)

شرط الاخطار المؤمنة

الاخطـــار المؤمنـــة :

(١) يشمل هذا التأمين باستثناء ما هو منصوص عليه في الشروط ٤ و٥ و٦ و٧ أدناه :
١/١ الفقدان او التلف الذي يصيب الاشياء المؤمن عليها والتي يعود سببها بشكل معقول الى :
١/١/١ الحريق أو الانفجار
٢/١/١ جنوح السفينة أو المركب او ارتطامها بالقاع او غرقها او انقلابها
٣/١/١ انقلاب الناقلة البرية او خروجها عن خط السكة الحديد
٤/١/١ اصطدام او احتكاك السفينة او المركب او واسطة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء
٥/١/١ تفريغ الحمولة في أحد موانيء الاغاثة .
٢/١ الفقدان او التلف الذي يصيب البضاعة المؤمن عليها بسبب :
١/٢/١ التضحية بالخسارة المشتركة (العامة) .
٢/٢/١ رمي البضاعة في البحر .

شرط الخسارة المشتركة (العامة)

(٢) يشمل هذا التأمين الخسارة المشتركة (العامة) ومصاريف الانقاذ التقديرية أو المحددة وفقا لعقد النقل و/ أو احكام القانون والعرف السائد والتي يتم تحملها لتلافي او فيما يتعلق بتلافي الخسارة من اي سبب ما عدا تلك المستثناة في الشروط ٤ و ٥ و٦ و٧ أو في اي مكان اخر من هذا التأمين .

شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك

(٣) يشمل هذا التأمين تعويض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية طبقا لاحكام شروط التصادم الناجم عن خطأ مشترك الوارد في عقد النقل كما لو كان ضررا مغطي بهذه الوثيقة .
ة المؤمن له عند مطالبة ملاك السفينة اياه بموجب احكام هذا الشرط على اخطار الشركة التي سيكون لها حق عندئذ في الدفاع عن نفسها ضد هذه المطالبة وذلك على نفقتها الخاصة .

الاستثنـــــاءات :

شرط الاستثناءات العامة

(٤) لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال :
١/٤ الفقدان أو التلف أو المصاريف التي يعود سببها الى سوء التصرف المتعمد من قبل المؤمن له .
٢/٤ التسرب العادي أو النقص الطبيعي في الوزن أو الحجم او البلي والتمزق العادي الذي يصيب الاشياء المؤمن عليها .
٣/٤ الفقدان أو التلف او المصاريف الناجمة عن عدم كفاية او ملاءمة تغليف او تجهيز الأشياء المؤمن عليها (لغرض هذا الشرط ٣/٤ التغليف سوف يشمل التستيف في حاوية أو عربة نقل مقفلة وذلك فقط حينما يتم هذا التستيف قبل سريان هذا التأمين أو من قبل المؤمن له او مستخدميه) .
٤/٤ الفقدان او التلف أو المصاريف الناجمة عن العيب الذاتي او طبيعة الاشياء المؤمن عليها .
٥/٤ الفقدان أو التلف او المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سببه خطر مؤمن عليه (فيما عدا المصاريف المستحقة بموجب الشرط ٢ أعلاه) .
٦/٤ الفقدان او التلف أو المصاريف الناجمة عن الاعسار او العجز المالي لملاك السفينة أو مديريها أو مستأجريها أو مشغليها .
٧/٤ الاتلاف أو الاهلاك المتعمد للاشياء المؤمن عليها او لاي جزء منها نتيجة تصرف خاطيء من اي شخص او اشخاص .
٨/٤ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن استعمال اي سلاح حربي يستخدم الانشطار او الانصهار الذري او النووي أو ما شابهها من المواد أو القوي الاشعاعية .

شرط استثنـــاء عــدم الصلاحية او عدم الملاءمة للملاحة البحرية

(٥)
١/٥ لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن :
عدم صلاحية السفينة أو المركب للابحار او
عدم ملاءمة السفينة أو المركب أو واسطة النقل او الحاوية أو عربة النقل المقفلة لسلامة نقل الاشياء المؤمن عليها وذلك في الحالات التي يكون المؤمن له أو مستخدميه على اطلاع على عدم الصلاحية او الملاءمة المذكورة عند تحميل الاشياء المؤمن عليها .
٢/٥ تتنازل الشركة عن اي اخلال بالشروط الضمنية الخاصة بصلاحية السفينة للابحار وملاءمتها لنقل الاشياء المؤمن عليها الى مكان الوصول ما لم يكن المؤمن له او مستخدميه على اطلاع على عدم صلاحية السفينة او ملاءمتها .

شرط استثنـــاء اخطـار الحرب

(٦) لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن :
١/٦ الحرب او الحرب الاهلية أو الثورة أو العصيان أو التمرد أو المنازعات المدنية الناشئة عنها أو اية اعمال عدائية ترتكبها قوة محاربة أو ترتكب ضدها
٢/٦ عمليات الاستيلاء او الحجز او القبض او الايقاف او المنع (باستثناء القرصنة) وما ينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج
٣/٦ الالغام او الطوربيدات أو القنابل أو غيرها من أدرات الحرب المهملة .

شــرط استثنـــاء اخطار الاضرابات

(٧) لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف :
١/٧ التي يسببها المضربون عن العمل او العمال الممنوعون من دخول اماكن العمل او الاشخاص الذين يساهمون في اضطرابات عمالية أو الشغب أو الاضطرابات الأهلية
٢/٧ الناجمة عن الاضرابات او منع الدخول لاماكن العمل او الاضطرابات العمالية أو الشغب أو الاضطرابات الأهلية
٣/٧ التي يسببها أي ارهابي أو اي شخص يتصرف بدافع سياسي .

المـــــدة :

شرط النقـــل

(٨)
١/٨ يبدأ مفعول هذا التأمين من وقت خروج البضاعة من المستودع أو محل التخزين في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر خلال عملية النقل الاعتيادية وينتهي اما :
١/١/٨ عند التسليم في مستودع المرسل اليه او في اي مستودع او محل تخزين نهائي في مكان الوصول المسمى في الوثيقة أو
٢/١/٨ عند التسليم في اي مستودع او محل تخزين اخر سواء كان قبل او في مكان الوصول المسمى في الوثيقة والذي يختاره المؤمن له لأحد الغرضين التاليين :
١/٢/١/٨ للتخزين في غير مستلزمات النقل الاعتيادي أو
٢/٢/١/٨ لفرز البضاعة أو توزيعها
٣/١/٨ أو بانقضاء ٦٠ يوما بعد اتمام تفريغ البضاعة المؤمن عليها بهذه الوثيقة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي .

مكان غير مكان وصول البضاعة المسمى في الوثيقة فان هذا التأمين مع خضوعه لاحكام الانقضاء وفق ما جاء أعلاه لا يستمر الى ما بعد بدء عملية النقل الى مكان الوصول الآخر .

٣/٨ يظل هذا التأمين نافذا ــ مع مراعاة شروط الانقضاء الواردة أعلاه والشرط رقم (٩) ادناه ــ اثناء التأخير الخارج عن ارادة المؤمن له وكذلك خلال الانحراف او التفريغ القهري او اعادة الشحن أو النقل من سفينة لاخرى وخلال أي تغيير في المخاطرة ناشيء عن ممارسة ملاك السفينة او مستأجريها للخيارات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل .

شرط انتهاء عقد النقل

(٩) اذا حدث بسبب ظروف ليس للمؤمن له سيطرة عليها ان انهي عقد النقل في ميناء أو مكان غير مكان الوصول المسمى في الوثيقة أو انهيت الرحلة على نحو اخر قبل تسليم البضاعة وفق ما جاء في الشرط (٨) اعلاه ، فان هذا التأمين ينتهي ايضا ما لم يتم تسليم اخطار فوري الى الشركة بطلب استمرار التأمين مع مراعاة دفع قسط اضافي اذا طلبت الشركة وعندئذ يظل التأمين نافذا حتى :

١/٩ بيع البضاعة وتسليمها في ذلك الميناء او المكان او ــ ما لم يتفق على خلاف ذلك ــ حتى انقضاء مدة ٦٠ يوما بعد وصول البضاعة المؤمن عليها الى ذلك الميناء أو المكان ايهما اسبق في الحصول ، او

٢/٩ انقضاء التأمين وفقا لاحكام الشرط (٨) أعلاه اذا ارسلت البضاعة خلال الـ ٦٠ يوما المذكورة ــ أو أي تمديد لها متفق عليه ــ الى مكان الوصول المسمى في الوثيقة أو الى اي مكان وصول اخر .

شرط تغيير الرحلة

(١٠) اذا حدث بعد بدء سريان هذا التأمين ان غير المؤمن له مكان الوصول فان التأمين يبقى نافذا بشرط اخطار الشركة فورا ومقابل الاتفاق على الشروط والقسط الاضافي .

المطالبات :

شرط المصلحة التأمينية

(١١)

١/١١ لكي يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض بموجب هذا التأمين فيجب ان تكون له مصلحة تأمينية في الاشياء المؤمن عليها وقت الخسارة .

٢/١١ يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض استنادا للشرط (١/١١) أعلاه عن الخسارة المؤمن عليها الحاصلة اثناء المدة المشمولة بهذا التأمين حتى ولو كانت الخسارة قد حصلت قبل ابرام عقد التأمين الا اذا كان المؤمن له على علم بالخسارة والشركة لا تعلم بها .

شرط مصاريف الارسال

(١٢) اذا حدث نتيجة لخطر مشمول بهذا التأمين ان انهيت الرحلة المؤمن عليها في ميناء او مكان اخر غير ذلك المكان المحدد بموجب هذا التأمين فان على الشركة ان تعوض المؤمن له عن أية مصاريف اضافية يتكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في تفريغ وتخزين واعداد الاشياء المؤمن عليها للشحن الى مكان الوصول المحدد بموجب هذه الوثيقة ، دون ان يشمل ذلك أجور الشحن نفسها .
ان هذا الشرط رقم (١٢) الذي لا ينطبق على الخسارة المشتركة (العامة) أو مصاريف الانقاذ سوف يخضع للاستثناءات الواردة في الشروط ٤ و٥ و ٦ و ٧ أعلاه كما انه لا يشمل المصاريف الناشئة عن الخطأ أو الاهمال او الاعسار او العجز المالي للمؤمن له او مستخدميه .

شرط الخسارة الكلية التقديرية

(١٣) لا تدفع التعويضات عن الخسارة الكلية التقديرية بموجب هذا التأمين الا اذا تم التخلي لاسباب معقولة عن الاشياء المؤمن عليها كما لو بدا ان الخسارة الكلية الحقيقية لا يمكن تفاديها او اذا كانت تكلفة استرداد تلك الاشياء وتجديدها وارسالها الى مكان الوصول المسمى في الوثيقة تتجاوز قيمتها عند الوصول .

شرط زيادة القيمة

(١٤)

١/١٤ اذا اجرى المؤمن له اي تأمينات اضافية على البضاعة المؤمن عليها بموجب هذه الوثيقة فان القيمة المتفق عليها للبضاعة تعتبر اجمالي مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة وجميع مبالغ التأمين الاضافية الاخرى التي تغطي الخسارة ، وتصبح مسؤولية الشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التأمين المشار اليها .
وفي حالة وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التأمين تحت كل التأمينات الاضافية الاخرى .

٢/١٤ يسري هذا الشرط في حالة اجراء التأمين على اساس زيادة القيمة :
تعتبر القيمة المتفق عليها للبضاعة مساوية للقيمة الاجمالية المؤمن عليها بموجب التأمين الاصلي وجميع المبالغ التأمينية الاضافية التي اجراها المؤمن له على البضاعة لتغطية الخسارة وتصبح مسؤولية الشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التأمين المشار اليها .
وفي حالة وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التأمين تحت كل التأمينات الاضافية الاخرى .

منفعة التأمين :

شرط عدم الايلولة

(١٥) لا يؤول هذا التأمين لمنفعة الناقل او أي وكيل حمولة اخر .

تقليل الخسارة الى الحد الادنى :

شرط واجبات المؤمن له

(١٦) من واجب المؤمن له ومستخدميه ووكلائه فيما يتعلق بالخسائر التي يمكن استردادها بموجب هذه الوثيقة ان :

١/١٦ يتخذوا الاجراءات المعقولة بقصد تفادي أو تقليل هذه الخسارة الى الحد الادنى ، و

٢/١٦ ان يتأكدوا من ان كافة الحقوق تجاه الناقلين ووكلاء الحمولة والاطراف الاخرى قد تمت المحافظة عليها وممارستها على نحو صحيح ،
وعلى الشركة بالاضافة لاية خسارة قابلة للتعويض بموجب هذه الوثيقة ان تعوض المؤمن له عن أية مصاريف يتكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في سبيل قيامه بهذه الواجبات .

شرط التنازل

(١٧) لا تعتبر الاجراءات التي يتخذها المؤمن له او الشركة لغرض انقاذ أو حماية او استرداد الاشياء المؤمن عليها تنازلا أو قبولا بالتخلي او بصورة اخرى اجحافا بحقوق أي من الطرفين .

تجنب التأخير :

شرط التصرف المعقول

(١٨) ان من شروط هذا التأمين ان يتصرف المؤمن له تصرفا معقولا وسريعا في كل الظروف التي تقع تحت سيطرته .

ملحوظة :

من الضروري ان يقوم المؤمن له بتقديم اخطار تحريري فوري الى الشركة عند علمه باي ظرف يمكن ان يتسع نطاق هذا التأمين ليشمله وان اي حق له في التعويض بموجب هذه الشروط يتوقف على تنفيذه هذا الالتزام .

1/1/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

1 This insurance covers, except as provided in Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by — Risks Clause

1.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

1.2 any terrorist or any person acting from a political motive.

2 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these clauses. — General Average Clause

EXCLUSIONS

3 In no case shall this insurance cover — General Exclusions Clause

3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured

3.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)

3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

3.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

3.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

3.7 loss damage or expense arising from the absence shortage or withholding of labour of any description whatsoever resulting from any strike, lockout, labour disturbance, riot and civil commotion

3.8 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure

3.9 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter

3.10 loss damage or expense caused by war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power.

4 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from — Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause

unseaworthiness of vessel or craft,

unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,

where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

4.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

DURATION

5 5.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either — Transit Clause

5.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

5.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either

5.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or

5.1.2.2 for allocation or distribution,

or

5.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

5.2 If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

5.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 6 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

6 If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 5 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters,* either **Termination of Contract of Carriage Clause**

6.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

6.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 5 above.

7 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.* Change of Voyage Clause

CLAIMS

8 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss. Insurable Interest Clause

8.2 Subject to 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

9 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. Increased Value Clause

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

9.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**
The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

10 This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee. Not to Inure Clause

MINIMISING LOSSES

11 It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder Duty of Assured Clause

11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,

and

11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

12 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party. Waiver Clause

AVOIDANCE OF DELAY

13 It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control. Reasonable Despatch Clause

Jordan law and Practice Clause

NOTE:— It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

٨٢/١/١

شروط تامين اخطار الاضرابات (بضائع)

الصادرة عن مجمع مكتتبي التامين بلندن

الاخطار المؤمنة :

شرط الاخطار المؤمنة

(١) يشمل هذا التامين باستثناء ما هو منصوص عليه في الشرطين ٣ و ٤ ادناه الفقدان او التلف الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها والتي يسببها :

١/١ المضربون عن العمل او العمال الممنوعون من دخول اماكن العمل او الاشخاص الذين يساهمون في اضطرابات عمالية او الشغب او الاضطرابات الاهلية

٢/١ اي ارهابي او اي شخص يتصرف بدافع سياسي .

شرط الخسارة المشتركة (العامة)

(٢) يشمل هذا التامين الخسارة المشتركة (العامة) ومصاريف الانقاذ التقديرية او المحددة وفقا لعقد النقل و/ أو احكام القانون والعرف السائد والتي يتم تحملها لتلافي او فيما يتعلق بتلافي الخسارة الناجمة عن خطر مؤمن عليه بموجب هذه الشروط .

الاستثناءات :

شرط الاستثناءات العامة

(٣) لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال :

١/٣ الفقدان او التلف او المصاريف التي يعود سببها الى سوء التصرف المتعمد من قبل المؤمن له

٢/٣ التسرب العادي او النقص الطبيعي في الوزن او الحجم او البلي والتمزق العادي الذي يصيب الاشياء المؤمن عليها .

٣/٣ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن عدم كفاية او ملاءمة تغليف او تجهيز الاشياء المؤمن عليها (لغرض هذا الشرط ٣/٣ التغليف سوف يشمل التستيف في حاوية أو عربة نقل مقفلة وذلك فقط حينما يتم هذا التستيف قبل سريان هذا التامين او من قبل المؤمن له او مستخدميه) .

٤/٣ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن العيب الذاتي او طبيعة الاشياء المؤمن عليها .

٥/٣ الفقدان او التلف او المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سببه خطر مؤمن عليه (فيما عدا المصاريف المستحقة بموجب الشرط ٢ أعلاه) .

٦/٣ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن الاعسار او العجز المالي لملاك السفينة او مديريها او مستأجريها او مشغليها .

٧/٣ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن عدم تواجد العمال او نقص عددهم او منعهم على اختلاف فئاتهم من دخول اماكن العمل نتيجة اي اضراب او غلق لاماكن العمل او الاضطرابات العمالية او الشغب او الاضطرابات الأهلية .

٨/٣ اية مطالبة مبنية على اساس فقدان او احباط الرحلة او المخاطرة .

٩/٣ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن استعمال اي سلاح حربي يستخدم الانشطار او الانصهار الذري او النووي او ما شابهها من المواد او القوي الاشعاعية .

١٠/٣ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن الحرب او الحرب الاهلية او الثورة او العصيان او التمرد او المنازعات المدنية الناشئة عنها او اية اعمال عدائية ترتكبها قوة محاربة او ترتكب ضدها .

شرط استثناء عدم الصلاحية او عدم الملاءمة للملاحة البحرية

(٤)

١/٤ لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن :

عدم صلاحية السفينة او المركب للابحار

عدم ملاءمة السفينة او المركب او واسطة النقل او الحاوية او عربة النقل المقفلة لسلامة نقل الاشياء المؤمن عليها

وذلك في الحالات التي يكون المؤمن له او مستخدميه على اطلاع على عدم الصلاحية او الملاءمة المذكورة عند تحميل الاشياء المؤمن عليها .

٢/٤ تتنازل الشركة عن أي اخلال بالشروط الضمنية الخاصة بصلاحية السفينة للابحار وملاءمتها لنقل الاشياء المؤمن عليها الى مكان الوصول ما لم يكن المؤمن له او مستخدميه على اطلاع على عدم صلاحية السفينة او ملاءمتها .

المدة :

شرط النقل

(٥)

١/٥ يبدأ مفعول هذا التامين من وقت خروج البضاعة من المستودع او محل التخزين في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر خلال عملية النقل الاعتيادية وينتهي اما :

١/١/٥ عند التسليم في مستودع المرسل اليه او في اي مستودع او محل تخزين نهائي في مكان الوصول المسمى في الوثيقة او

٢/١/٥ عند التسليم في اي مستودع او محل تخزين آخر سواء كان قبل او في مكان الوصول المسمى في الوثيقة والذي يختاره المؤمن له لأحد الغرضين التاليين :

١/٢/١/٥ للتخزين في غير مستلزمات النقل الاعتيادي او

٢/٢/١/٥ لفرز البضاعة او توزيعها

٣/١/٥ او بانقضاء ٦٠ يوما بعد اتمام تفريغ البضاعة المؤمن عليها بهذه الوثيقة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي . ايهم اسبق في الحصول .

٢/٥ اذا حدث ــ بعد تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي وقبل انقضاء هذا التامين ــ ان ارسلت البضاعة الى مكان غير مكان وصول البضاعة المسمى في الوثيقة فان هذا التامين مع خضوعه لاحكام الانقضاء وفق ما جاء اعلاه لا يستمر الى ما بعد بدء عملية النقل الى مكان الوصول الآخر .

٣/٥ يظل هذا التامين نافذا ــ مع مراعاة شروط الانقضاء الواردة اعلاه والشرط (٦) ادناه ــ اثناء التاخير الخارج عن ارادة المؤمن له وكذلك خلال الانحراف او التفريغ القهري او اعادة الشحن او النقل من سفينة لاخرى وخلال اي تغيير في المخاطرة ناشيء عن ممارسة ملاك السفينة او مستأجريها للخيارات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل

شرط انتهاء عقد النقل

(٦) اذا حدث بسبب ظروف ليس للمؤمن له سيطرة عليها ان انهى عقد العمل في ميناء او مكان غير مكان الوصول المسمى في الوثيقة او انهيت الرحلة على نحو آخر قبل تسليم البضاعة وفق ما جاء في الشرط (٥) اعلاه فان هذا التامين ينتهي ايضا ما لم يتم تسليم اخطار فوري الى الشركة بطلب استمرار التامين مع مراعاة دفع قسط اضافي اذا طلبت الشركة وعندئذ يظل التامين نافذا حتى

١/٦ بيع البضاعة وتسليمها في ذلك الميناء او المكان او ــ ما لم يتفق على خلاف ذلك ــ حتى انقضاء مدة ٦٠ يوما بعد وصول البضاعة المؤمن عليها الى ذلك الميناء او المكان ايهما اسبق في الحصول . او

٢/٦ انقضاء التامين وفقا لاحكام الشرط (٥) اعلاه اذا ارسلت البضاعة خلال مدة الـ ٦٠ يوما المذكورة ــ او اي تمديد لها متفق

(٧) اذا حدث بعد بدء سريان هذا التأمين ان غير المؤمن له مكان الوصول فان التامين يبقى نافذا بشرط اخطار الشركة فورا ومقابل الاتفاق على الشروط والقسط الاضافي . — شرط تغيير الرحلة

المطالبات

(٨) — شرط المصلحة التامينية

٨/١ لكي يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض بموجب هذا التامين فيجب ان تكون له مصلحة تامينية في الاشياء المؤمن عليها وقت الخسارة .

٨/٢ يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض استنادا للشرط ٨/١ اعلاه عن الخسارة المؤمن عليها الحاصلة اثناء المدة المشمولة بهذا التامين حتى ولو كانت الخسارة قد حصلت قبل ابرام عقد التامين الا اذا كان المؤمن له على علم بالخسارة والشركة لا تعلم بها .

(٩) — شرط زيادة القيمة

٩/١ اذا اجرى المؤمن له اية تامينات اضافية على البضاعة المؤمن عليها بموجب هذه الوثيقة فان القيمة المتفق عليها للبضاعة تعتبر اجمالي مبلغ التامين بموجب هذه الوثيقة وجميع مبالغ التامين الاضافية الاخرى التي تغطي الخسارة ، وتصبح مسؤولية الشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التامين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التامين المشار اليها . وفي حال وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التامين تحت كل التأمينات الاضافية الاخرى .

٩/٢ يسري هذا الشرط في حالة اجراء التأمين على اساس زيادة القيمة .
تعتبر القيمة المتفق عليها للبضاعة مساوية للقيمة الاجمالية المؤمن عليها بموجب التامين الاصلي وجميع المبالغ التامينية الاضافية التي اجراها المؤمن له على البضاعة لتغطية الخسارة ، وتصبح مسؤولية للشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التامين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التامين المشار اليها .
وفي حالة وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التامين تحت كل التامينات الاضافية الاخرى .

منفعة التامين :

(١٠) لا يؤول هذا التامين لمنفعة الناقل او اي وكيل حمولة اخر . — شرط عدم الايلولة

تقليل الخسارة الى الحد الادنى :

(١١) من واجب المؤمن له ومستخدميه ووكلائه فيما يتعلق بالخسائر التي يمكن استردادها بموجب هذه الوثيقة ان : — شرط واجبات المؤمن له

١١/١ يتخذوا الاجراءات المعقولة بقصد تفادي او تقليل هذه الخسارة الى الحد الادنى ، و

١١/٢ ان يتاكدوا من ان كافة الحقوق تجاه الناقلين ووكلاء الحمولة والاطراف الاخرى قد تمت المحافظة عليها وممارستها على نحو صحيح ،

وعلى الشركة بالاضافة لاية خسارة قابلة للتعويض بموجب هذه الوثيقة ان تعوض المؤمن له عن اية مصاريف يتكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في سبيل قيامه بهذه الواجبات .

(١٢) لا تعتبر الاجراءات التي يتخذها المؤمن له او الشركة لغرض انقاذ او حماية او استرداد الاشياء المؤمن عليها تنازلا او قبولا بالتخلي او بصورة اخرى اجحافا بحقوق اي من الطرفين . — شرط التنازل

تجنب التاخير :

(١٣) ان من شروط هذا التامين ان يتصرف المؤمن له تصرفا معقولا وسريعا في كل الظروف التي تقع تحت سيطرته . — شرط التصرف المعقول

ملاحظة :

من الضروري أن يقوم المؤمن له بتقديم اخطار تحريري فوري الى الشركة عند علمه باي ظرف يمكن ان يتسع نطاق هذا التامين ليشمله وان اي حق له في التعويض بموجب هذه الشروط يتوقف على تنفيذه هذا الالتزام .

1/1/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

1 This insurance covers, except as provided in Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by *Risks Clause*

1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

1.2 capture seizure arrest restraint or detainment, arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat

1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

2 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these clauses. *General Average Clause*

EXCLUSIONS

3 In no case shall this insurance cover *General Exclusions Clause*

3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured

3.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)

3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

3.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

3.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

3.7 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure

3.8 loss damage or expense arising from any hostile use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

4 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from *Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause*

unseaworthiness of vessel or craft,

unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,

where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

4.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

DURATION

5 5.1 This insurance *Transit Clause*

5.1.1 attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel

and

5.1.2 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge,

or

on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge,

whichever shall first occur;

nevertheless,

subject to prompt notice to the Underwriters and to an additional premium, such insurance

5.1.3 reattaches when, without having discharged the subject-matter insured at the final port or place of discharge, the vessel sails therefrom,

and

5.1.4 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is thereafter discharged from the vessel at the final (or substituted) port or place of discharge,

or

on expiry of 15 days counting from midnight of the day of re-arrival of the vessel at the final port or place of discharge or arrival of the vessel at a substituted port or place of discharge,

whichever shall first occur.

5.2 If during the insured voyage the oversea vessel arrives at an intermediate port or place to discharge the subject-matter insured for on-carriage by oversea vessel or by aircraft, or the goods are discharged from the vessel at a port or place of refuge, then, subject to 5.3 below and to an additional premium if required, this insurance continues until the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at such port or place, but thereafter reattaches as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an on-carrying oversea vessel or aircraft. During the period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the subject-matter insured and as to any part as that part is at such port or place. If the goods are on-carried within the said period of 15 days or if the insurance reattaches as provided in this Clause 5.2

5.2.1 where the on-carriage is by oversea vessel this insurance continues subject to the terms of these clauses

5.3 If the voyage in the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination agreed therein, such port or place shall be deemed the final port of discharge and such insurance terminates in accordance with 5.1.2. If the subject-matter insured is subsequently reshipped to the original or any other destination, then *provided notice is given to the Underwriters before the commencement of such further transit and subject to an additional premium,* such insurance reattaches

5.3.1 in the case of the subject-matter insured having been discharged, as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on the on-carrying vessel for the voyage;

5.3.2 in the case of the subject-matter not having been discharged, when the vessel sails from such deemed final port of discharge;

thereafter such insurance terminates in accordance with 5.1.4.

5.4 The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or any part thereof is on craft whilst in transit to or from the oversea vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge from the oversea vessel unless otherwise specially agreed by the Underwriters.

5.5 *Subject to prompt notice to Underwriters, and to an additional premium if required,* this insurance shall remain in force within the provisions of these Clauses during any deviation, or any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

(For the purpose of Clause 5

"arrival" shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge

"oversea vessel" shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel)

6 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.* Change of Voyage Clause

7 Anything contained in this contract which is inconsistent with Clauses 3.7, 3.8 or 5 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.

CLAIMS

8 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss. Insurable Interest Clause

8.2 Subject to 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

9 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. Increased Value Clause

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

9.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**

The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

10 This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee. Not to Inure Clause

MINIMISING LOSSES

11 It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, Duty of Assured Clause

and

11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

12 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party. Waiver Clause

AVOIDANCE OF DELAY

13 It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control. Reasonable Despatch Clause

LAW AND PRACTICE

14 This insurance is subject to Jordan law and practice. Jordan law and Practice Clause

NOTE:— It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

٨٢/١/١

شروط تامين اخطار الحرب (بضائع)

الصادرة عن مجمع مكتتبي التامين بلندن

الاخطار المؤمنة :

شرط الاخطار المؤمنة

(١) يشمل هذا التامين باستثناء ما هو منصوص عليه في الشرطين ٣ و٤ أدناه الفقدان او التلف الذي يصيب الاشياء المؤمن عليها بسبب :

١/١ الحرب او الحرب الاهلية او الثورة او العصيان او التمرد او المنازعات المدنية الناشئة عنها او أية اعمال عدائية ترتكبها قوة محاربة او ترتكب ضدها

٢/١ الاستيلاء او الحجز او القبض او الايقاف او المنع الناجمة عن الاخطار المشمولة بالشرط ١/١ أعلاه ومانيشأ عنها او عن محاولة القيام بها من نتائج

٣/١ الالغام او الطوربيدات او القنابل او غيرها من أدوات الحرب المهملة

شرط الخسارة المشتركة (العامة)

(٢) يشمل هذا التامين الخسارة المشتركة (العامة) ومصاريف الانقاذ التقديرية او المحددة وفقا لعقد النقل و/ أو احكام القانون والعرف السائد والتي يتم تحملها لتلافي او فيما يتعلق بتلافي الخسارة الناجمة عن خطر مؤمن عليه بموجب هذه الشروط .

الاستثناءات :

شرط الاستثناءات العامة

(٣) لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال

١/٣ الفقدان او التلف أو المصاريف التي يعود سببها الى سوء التصرف المتعمد من قبل المؤمن له .

٢/٣ التسرب العادي أو النقص الطبيعي في الوزن أو الحجم أو البلي والتمزق العادي الذي يصيب الاشياء المؤمن عليها .

٣/٣ الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن عدم كفاية او ملاءمة تغليف او تجهيز الاشياء المؤمن عليها (لغرض هذا الشرط ٣/٣ التغليف سوف يشمل التستيف في حاوية أو عربة نقل مقفلة وذلك فقط حينما يتم هذا التستيف قبل سريان هذا التامين أو من قبل المؤمن له أو مستخدميه) .

٤/٣ الفقدان او التلف أو المصاريف الناجمة عن العيب الذاتي او طبيعة الاشياء المؤمن عليها .

٥/٣ الفقدان أو التلف أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سببه خطر مؤمن عليه (فيما عدا المصاريف المستحقة بموجب شرط ٢ اعلاه)

٦/٣ الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن الاعسار أو العجز المالي لملاك السفينة أو مديريها أو مستأجريها أو مشغليها .

٧/٣ اية مطالبة مبنية على اساس فقدان او احباط الرحلة او المخاطرة .

٨/٣ الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن استعمال أي سلاح حربي يستخدم الانشطار او الانصهار الذري أو النووي أو ما شابهها من المواد او القوى الاشعاعية .

شرط استثناء عدم الصلاحية او عدم الملاءمة للملاحة البحرية

(٤)

١/٤ لا يشمل هذا التامين بأي حال من الاحوال الفقدان او التلف او المصاريف الناجمة عن :

عدم صلاحية السفينة او المركب للابحار او

عدم ملاءمة السفينة او المركب او واسطة النقل او الحاوية او عربة النقل المقفلة لسلامة نقل الاشياء المؤمن عليها ، وذلك في الحالات التي يكون المؤمن له او مستخدميه على اطلاع على عدم الصلاحية او الملاءمة المذكورة عند تحميل الاشياء المؤمن عليها .

٢/٤ تتنازل الشركة عن اي اخلال بالشروط الضمنية الخاصة بصلاحية السفينة للابحار وملاءمتها لنقل الاشياء المؤمن عليها الى مكان الوصول ما لم يكن المؤمن له او مستخدميه على اطلاع على عدم صلاحية السفينة أو ملاءمتها .

المدة :

شرط النقل

(٥) ان هذا التامين

١/٥

١/١/٥ يبدأ بالنسبة للاشياء المؤمن عليها (وكذلك الحال بالنسبة لاي جزء منها) بمجرد التحميل على متن سفينة أعالي البحار و

٢/١/٥ ينتهي بتفريغ الاشياء المؤمن عليها (وكذلك الحال بالنسبة لاي جزء منها) من سفينة اعالي البحار في الميناء او مكان التفريغ النهائي (وذلك مع مراعاة شروط الفقرتين ٢/٥ و ٣/٥ ادناه)

أو

بانقضاء ١٥ يوما تبدأ من منتصف ليلة يوم وصول السفينة الى الميناء او مكان التفريغ النهائي

ايهما اسبق في الحصول ،

ومع ذلك فانه وبشرط اخطار الشركة فورا ودفع قسط اضافي فان هذا التامين :

٣/١/٥ يعود للسريان بمجرد ابحار السفينة من ميناء او مكان التفريغ دون ان تفرغ الاشياء المؤمن عليها و

٤/١/٥ ينتهي بمجرد تفريغ الاشياء المؤمن عليها (وكذلك الحال بالنسبة لاي جزء منها) من السفينة في الميناء او مكان التفريغ النهائي (أو البديل) وذلك مع مراعاة شروط الفقرتين ٥ ٢ و ٣/٥ ادناه

أو

بانقضاء ١٥ يوما تبدأ من منتصف ليلة يوم عودة وصول السفينة من جديد الى الميناء او مكان التفريغ النهائي او وصولها الى الميناء او مكان التفريغ البديل ،

ايهما اسبق في الحصول .

٢/٥ اذا حدث ان وصلت سفينة اعالي البحار اثناء الرحلة المؤمن عليها الى ميناء او مكان تفريغ وسيط لغرض تفريغ الاشياء المؤمن عليها لاعادة نقلها بسفينة اعالي بحار اخرى او بالطائرة او افرغت البضاعة من السفينة في ميناء او مكان لجوء فان هذا التامين مع مراعاة شروط الفقرة ٣/٥ ادناه ودفع قسط اضافي اذا طلب ، يستمر حتى انقضاء ١٥ يوما تبدأ من منتصف ليلة يوم وصول السفينة الى ذلك الميناء او المكان ولكنه بعد ذلك يعود للسريان بالنسبة للاشياء المؤمن عليها (وكذلك الحال بالنسبة لاي جزء منها) بمجرد التحميل على سفينة اعالي البحار الاخرى او الطائرة . خلال مدة الـ ١٥ يوما فان التامين يبقى ساري المفعول بعد التفريغ بالنسبة

٢/٢/٥ اذا كانت اعادة التحميل على طائرة فان شروط تأمين اخطار الحرب للنقل الجوي (باستثناء الارساليات البريدية) السارية والصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين بلندن تعتبر جزءا من هذا التأمين وتطبق على اعادة التحميل جوا .

٣/٥ اذا انهيت الرحلة المسماه في عقد النقل في ميناء أو مكان آخر غير مكان الوصول المتفق عليه في العقد المذكور فان هذا الميناء او المكان الاخر يعتبر ميناء التفريغ النهائي وينتهي التأمين عند ذلك طبقا للفقرة ٢/١/٥ . واذا اعيد شحن الاشياء المؤمن عليها الى ميناء الوصول الأصلي او اي مكان وصول آخر فان هذا التأمين – بشرط اخطار الشركة قبل بداية الرحلة الجديدة ودفع قسط اضافي – يعود للسريان :

١/٣/٥ بالنسبة للاشياء المؤمن عليه التي كانت قد افرغت (وكذلك الحال بالنسبة لاي جزء منها) بمجرد تحميلها على سفينة اخرى لمتابعة الرحلة

٢/٣/٥ بالنسبة للاشياء المؤمن عليها التي لم تكن قد افرغت بمجرد ابحار السفينة من الميناء المعتبر ميناء التفريغ النهائي ثم ينتهي التأمين عند ذلك طبقا للفقرة ٤/١/٥ .

٤/٥ ان التأمين ضد اخطار الالغام والطوربيدات المهملة ، سواء منها الطافية او المغمورة ، يمتد اثناء وجود الاشياء المؤمن عليها (وكذلك الحال بالنسبة لاي جزء منها) على الصندل (الماعون) اثناء نقلها الى او من سفينة اعالي البحار ولكنه لا يمتد بأي حال من الاحوال بعد انقضاء ٦٠ يوما بعد التفريغ من سفينة اعالي البحار الا اذا وافقت الشركة على غير ذلك بصفة خاصة .

٥/٥ بشرط اخطار الشركة فورا ودفع قسط اضافي عند الطلب فان هذا التأمين يبقى نافذ المفعول طبقا لاحكام هذه الشروط خلال اي انحراف او تغيير في المخاطرة ناجم عن ممارسة ملاك السفينة او مستأجريها للخيارات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل .

لغرض الشرط ٥ :

فالمقصود بكلمة « وصول » هو رسو السفينة او ربطها او تثبيتها في مرسى او مكان ضمن حدود سلطة الميناء . اما اذا لم يتوافر مثل هذا المرسى او المكان فان الوصول يتحقق عند اول رسو او وقوف او تثبيت للسفينة سواء في الميناء او المكان المقصود او خارجه .

ويقصد « بسفينة اعالي البحار » السفينة التي تنقل الاشياء المؤمن عليها من ميناء او مكان الى اخر اذا كانت تلك الرحلة تقتضي عبور البحر بتلك السفينة .

شرط تغيير الرحلة

(٦) اذا حدث بعد بدء سريان هذا التأمين ان غير المؤمن له مكان الوصول فان التأمين يبقى نافذا بشرط اخطار الشركة فورا ومقابل الاتفاق على الشروط والقسط الاضافي .

(٧) ان أي نص في هذا العقد يتعارض مع نص الفقرات (٣/٧) ، (٣/٨) أو (٥) يعتبر باطلا ولاغيا فيما يتعلق بهذا التعارض فقط .

المطالبات :

شرط المصلحة التأمينية

(٨)

١/٨ لكي يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض بموجب هذا التأمين فيجب ان تكون له مصلحة تأمينية في الاشياء المؤمن عليها وقت الخسارة .

٢/٨ يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض استنادا للشرط (١/٨) اعلاه عن الخسارة المؤمن عليها الحاصلة اثناء المدة المشمولة بهذا التأمين حتى ولو كانت الخسارة قد حصلت قبل ابرام عقد التأمين الا اذا كان المؤمن له على علم بالخسارة والشركة لا تعلم بها .

شرط زيادة القيمة

(٩)

١/٩ اذا اجرى المؤمن له أية تأمينات اضافية على البضاعة المؤمن عليها بموجب هذه الوثيقة فان القيمة المتفق عليها للبضاعة تعتبر اجمالي مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة وجميع مبالغ التأمين الاضافية الاخرى التي تغطي الخسارة وتصبح مسؤولية الشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التأمين المشار اليها .

وفي حالة وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التأمين تحت كل التأمينات الاضافية الاخرى .

٢/٩ يسري هذا الشرط في حالة اجراء التأمين على اساس زيادة القيمة :

تعتبر القيمة المتفق عليها للبضاعة مساوية للقيمة الاجمالية المؤمن عليها بموجب التأمين الأصلي وجميع المبالغ التأمينية الاضافية التي اجراها المؤمن له على البضاعة لتغطية الخسارة وتصبح مسؤولية الشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التأمين المشار اليها .

وفي حالة وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التأمين تحت كل التأمينات الاضافية الاخرى .

منفعة التأمين :

شرط عدم الايلولة

(١٠) لا يؤول هذا التأمين لمنفعة الناقل او اي وكيل حمولة اخر

تقليل الخسارة الى الحد الادنى

شرط واجبات المؤمن له

(١١) من واجب المؤمن له ومستخدميه ووكلائه فيما يتعلق بالخسائر التي يمكن استردادها بموجب هذه الوثيقة ان

١/١١ يتخذوا الاجراءات المعقولة بقصد تفادي او تقليل هذه الخسارة الى الحد الادنى ، و

٢/١١ أن يتأكدوا من ان كافة الحقوق تجاه الناقلين ووكلاء الحمولة والاطراف الاخرى قد تمت المحافظة عليها وممارستها على نحو صحيح ،

وعلى الشركة بالاضافة لاية خسارة قابلة للتعويض بموجب هذه الوثيقة ان تعوض المؤمن له عن اية مصاريف يتكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في سبيل قيامه بهذه الواجبات .

شرط التنازل

(١٢) لا تعتبر الاجراءات التي يتخذها المؤمن له او الشركة لغرض انقاذ او حماية او استرداد الاشياء المؤمن عليها تنازلا او قبولا بالتخلي او بصورة اخرى اجحافا بحقوق اي من الطرفين .

تجنب التاخير :

شرط التصرف المعقول

(١٣) ان من شروط هذا التأمين ان يتصرف المؤمن له تصرفا معقولا وسريعا في كل الظروف التي تقع تحت سيطرته .

ملحوظة :

من الضروري ان يقوم المؤمن له بتقديم اخطار تحريري فوري الى الشركة عند علمه باي ظرف يمكن ان يتسع نطاق هذا التأمين ليشمله وان اي حق له في التعويض بموجب هذه الشروط يتوقف على تنفيذه هذا الالتزام .

المصادر المراجع

أولاً : معاجم اللغة

1. آبادي – مجد الدين الفيروز –1403هــ/1983م – القاموس المحيط – دار الفكر – بيروت / لبنان.
2. كورنو ، جيرار ، 1430هــ/2009م ، **معجم المصطلحات القانونية** ، الطبعة الثانية ترجمة منصور القاضي ، لبنان /بيروت ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.
3. اللحام، محمد هادي ، محمد سعيد و زهير علوان(1428هــ–2007م) ، **القاموس،** الطبعة الثانية، بيروت / لبنان ، منشورات دار الكتب العلمية .

ثانياً: الكتب القانونية

4. أبو بكر، عيد أحمد ، وليد إسماعيل السيفو ، (2009) ، **إدارة المخاطر والتأمين،** عمان/الأردن ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع .
5. بارودي ، علي وآخرون ، (1421هــ /2008م) ، **القانون البحري والجوي** ، الطبعة الأولى، بيروت /لبنان ، منشورات دار لحلبي الحقوقية .
6. بريري، محمود مختار، (1999م) ، **قانون التجارة البحرية** ، القاهرة ، دار النهضة العربية.
7. ترك، محمد عبد الفتاح ،(2003) ، **التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه** ، الإسكندرية ، الجامعة الجديدة للنشر.

8. – جزائري، هاشم رمضان ، عبد العزيز خميس الشامسي ،(2009) ، **الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة** ، (ب . م) ، عالم الكتب الحديث.

9. جمال، مصطفى ، (1968) ، **دروس في القانون البحري** ، الإسكندرية ، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر.

10. حاتم، سامي عفيفي ، (1406هـ ، 1986م) ، **التامين الدولي** ، الطبعة الأولى ، (ب . م) ، الدار المصرية اللبنانية .

11. حامد ، عمر حامد (1997م) ، **في التامين البحري**، الطبعة الأولى، (ب . م) ، حقوق الطبع محفوظة للمؤلف (ب . ن) .

12. حفناوي ، السيد أبو الفتوح ، (ب . ن)، **الإثبات في التأمين البحري** ، الطبعة الأولى ، (ب . م) ، شركه الإسكندرية للطباعة والنشر.

13. حكيم، عبد الهادي السيد محمد تقي، (1424هـ 2003م) عقد التأمين حقيقته ومشروعيته دراسه مقارنه ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت/ لبنان ، الطبعة الأولى.

14. حمدي ، كمال ،(1997) ، **القانون البحري**، (ب . م)، منشأة دار المعرف بالإسكندرية.

15. حمدي ، كمال ، (2002) ، **عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري**، الطبعة الثانية، (ب . م) ، منشأة المعرف جلال حزي وشركاه.

16. خلف ، شفيق، (1973) ، **الضمان البحري في القانون اللبناني والقضاء المقارن وأحكام القضاء** – (ب . م) و (ب . ن) .

17. دويدار،هاني محمد، (1417هـ/1997م) ، **موجز القانون البحري**، لبنان ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

18. رمضان، زياد ، (1983م)، **مبادئ التأمين دراسة عن واقع التأمين في الأردن** ، (ب. م) و (ب. ن) حقوق الطبع محفوظة للمؤلف.

19. السنهوري،عبد الرزاق أحمد، (2000م) ، **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد(الجزء السابع / المجلد الثاني (عقود الغرر وعقد التأمين)** ، الطبعة الثالثة، بيروت /لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية .

20. شرف الدين ، أحمد ، (1986م /1987م)، **أحكام التأمين في القانون والقضاء " دراسة مقارنة** " ، (ب.م) و (ب.ن)– حقوق الطبع محفوظة للمؤلف.

21. شرقاوي، محمود سمير، (1987)، **القانون البحري**، الطبعة الثانية ، القاهرة /مصر ، دار النهضة العربية.

22. شرقاوي ، محمود سمير، (1385هـ – 1966م) ، **الخطر في التأمين البحري**، القاهرة /مصر، الناشر الدار القومية للطباعة والنشر.

23. شكري ، بهاء بهيج ، (1424هـ – 2007م) ، **التأمين في التطبيق والقانون والقضاء** ، الطبعة الأولى ، عمان /الأردن ، دار الثقافة للنشر والتوزيع .

24. شرعان ، محمد ، (ب.ت)، **الخطر في عقد التأمين** ، (ب.م) (ب. ن).

25. شكري – بهاء بهيج ، 1429هـ – 2008م ، **إعادة التأمين بين النظرية والتطبيق** ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان / الأردن ، الطبعة الأولى.

26. الشواربي ، عبد الحميد ، (ب.ت) ، **التعليق على نصوص قانون التجارة البحرية** ، القاهرة /مصر ، منشأة المعارف بالإسكندرية .

27. طه ، مصطفى كمال، (2006) ، **أساسيات القانون البحري " دراسة مقارنة** "، الطبعة الأولى ، بيروت /لبنان ، منشورات الحلبي الحقوقية .

28. طه ، مصطفى كمال، (ب.ت)، **مبادئ القانون البحري**، الطبعة الثالثة ، (ب.م)، الدار الجامعية.

29. طه ،مصطفى كمال ، (1968) ، **القانون البحري اللبناني** ، الطبعة الأولى ، بيروت /لبنان ، دار النهضة العربية ، بيروت / لبنان.

30. طه، مصطفى كمال ،(1990م) ، **القانون البحري**، (ب.م)، دار الجامعة الجديدة للنشر.

31. طه ، مصطفى كمال ، (ب.ت)، **النظرية العامة للقانون التجاري والبحري**، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية .

32. طه ، مصطفى كمال ، ووائل أنور بندق ، (2005) ، **التأمين البحري**، الإسكندرية ، دار الفكر الجامعي .

33. عبد المجيد ، رضا عبد الحليم ، (1422هـ – 2002م) ، **مدى جواز التأمين من الخطر الظني دراسة مقارنة** ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، دار النهضة العربية .

34. عبده ، السيد عبد المطلب، (1989)، **التأمين على الحياة** ، الطبعة الثاني، (ب.م) ، الناشر دار الكتاب الجامعي.

35. عريقات، حربي محمد، سعيد جمعة عقل، (2008)، **التأمين وإدارة الخطر النظرية والتطبيق** ، الطبعة الأولى ، (ب.م) ، دار وائل للنشر .

36. عطار، المختار ، (1420/21هـ ،2000م) ، **الوسيط في التأمين البحري** ، الطبعة الأولى ، المطبعة والوراقة الوطنية .

37. عطير، عبد القادر، (1415هـ– 1995م) ، **التأمين البري في التشريع الأردني** ، الطبعة الأولى ، عمان / الأردن ، دار الثقافة للنشر والتوزيع .

38. عطير، عبد القادر حسين، (1999م)، **الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة** "،الطبعة الأولى / الإصدار الأول, عمان / الأردن ، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

39. علي إبراهيم عبد ربه ، ابراهيم، (2006م) ، **مبادىء التأمين** ، الإسكندرية ، الدار الجامعية.

40. علي عبد الرحيم، ثروت ،(1966) ، **الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري** ، (ب.م) ، الناشر عالم الكتب.

41. عوض ، علي جمال الدين، (1987م) ، **القانون البحري** ، القاهرة /مصر ، دار النهضة العربية .

42. عوض، علي جمال الدين، (1992)، **النقل البحري للبضائع**، القاهرة /مصر، دار النهضة العربية .

43. فرج ، توفيق حسن ، (1996) ، **أحكام التامين** ، الجزء الأول 1.في القواعد العامة في التأمين / 2. عقد التـــامين ، الطبعة الثانية فريدة منقحة ، الإسكندرية ، دار النشر مؤسسة الثقافة الجامعية.

44. فرعون ، هشام ، (1396/1395هـــ – 1976/1975م) ، **القانون البحري**، دمشق ، مطبعة كرم .

45. قايد، محمد بهجت عبد الله أمين ، (2004-2005) ، **الوسيط في شرح قانون الأحوال الشخصية** ، الجزءان الثاني والثالث، الطبعة الأولى، القاهرة / مصر ، دار النهضة العربية.

46. قضاة، مفلح ، 1414هـــ / 1994م) ، **البينات في المواد المدنية والتجارية (دراسة مقارنة)** ، الطبعة الثانية (ب.م) (ب.ن).

47. قلانزي، يعقوب جريس ، (1960م) ، **شرح قواعد التأمين البحري** ، (ب.م) ، المطبعة الاقتصادية.

48. قلانزي، يعقوب جريس ، (ب.ت) ، **التأمين البحري دراسة نظرية وعلمية** ، (ب.م) حقوق الطبع محفوظة للمؤلف.

49. كوماني، لطيف جبر ،(2003)، **القانون البحري**، الطبعة الثانية ، (ب.م)، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع.

50. لصاصمة- حسن حرب (1424هـ- 2003م) – **تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقة الإسلامي والقانون البحري (دراسة مقارنة)**- دار الخليج للنشر والتوزيع- عمان/ الأردن – ص. (70/69).

51. مدغمش، جمال ،(2000) ، **مجموعة الاجتهاد القضائي في احكام التأمين** ، (ب.م) (ب. ن).

52. مقدادي، عادل علي، (2002م) ، **القانون البحري** ، الطبعة الأولى ، عمان / الأردن ، مكتبة دار الثقافة للنشر.

53. منشاوي، عبد الحميد ، (2005)، **قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء،** الإسكندرية، منشاة المعرف بالإسكندرية .

54. منصور، محمد حسين ، (ب.ت)– **مبادئ قانون التأمين،** (ب.م)، دار الجامعة الجديدة للنشر .

55. موسى، طالب حسن (2004)، **القانون البحري** ، الطبعة الأولى ، عمان / الأردن ، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

56. ناهي ، صلاح الدين عبد اللطيف ، (1982م)، **الوجيز في مبادئ القانون البحري** ، الطبعة الأولى ، عمان / الأردن ، دار المهد للنشر والتوزيع .

57. نداوي ، آدم وهيب ، (1406هـ – 1986م) ، **شرح قانون الإثبات " دراسة تأصيلية تطبيقية مقارنة** " ، الطبعة الثانية، بغداد / العراق ، مطبعة دار القادسية .

58. نشأت ، احمد ، (ب.ت) ، **رسالة الإثبات** ، الطبعة السابعة (منقحة و مزيدة)، (ب.م) (ب.ن).

59. هانسي ، مختار محمود ، (ب. ت)، **مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية،** بيروت لبنان ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر .

60. يحيى ، عبد الودود ، (1968م) ، **الالتزام بإعلان الخطر في التأمين دراسة مقارنة في القانونين الألماني والفرنسي ،** القاهرة ، مكتبة القاهرة الحديثة .

61. يونس، علي ، (ب.ت)، **القانون البحري " السفينة "،** (ب.م)، دار الحمامي للطباعة .

62. يونس ، علي ، (1371هـ) ، **أصول القانون البحري** ، (ب.م) ، دار الحمامي للطباعة.

<u>**الأبحاث والمقالات**</u>

63. ديبو – روني جان – (1986)– **(القرصنة البحرية والقانون)** – بحث منشور في مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية – سلسلة (الدورات).

64. صالح ، صبحي (1986)– **(الحماية من القرصنة في الشريعة الإسلامية)** – بحث منشور في مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية – سلسلة (الدورات).

65. ملش – محمد كامل أمين ، (1958– 1959م) ، **(محاضرات في تشريع العمل البحري وتوحيده في البلاد العربية)** ، معهد الدراسات العربية العالمية لدى جامعة الدول العربية، مطابع دار الكتاب العربي بمصر.

66. ملش – محمد كامل أمين ، (1959–1960) ، **محاضرات الملاحة الداخلية في التشريع العربي والمقارن** ، ألقيت على قسم الدراسات القانونية في معهد الدراسات العربية العالمية / جامعة الدول العربية.

67. نبهان – محمد فاروق (1986) - **القرصنة ومفهوم العدوان في القانون والقرارات الدولية** - بحث منشور في مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة (الدورات).

<u>الرسائل الجامعية:</u>

68. داوود– خالد سعد الدين عبد العزيز 1990 ، عنصر الخطر وما يترتب عليه من التزامات وجزاء الإخلال بها في عقد التأمين – الجامعة الأردنية .

69. غانم – علي – 1997/1996– التأمين البحري وذاتيه نظامه القانوني – جامعة الجزائر.

70. عدوان – أشرف إسماعيل محمد ، 1999 ، الخطر في التأمين البحري – دراسة مقارنة في القانون الأردني – الجامعة الأردنية.

71. مصطفى ، حسنة " محمود صابر " – 2008 – وثيقة التأمين البحري العائمة – جامعة عمان العربية للدراسات العليا .

المراجع الأجنبية :

72. Broun, R.H , Analysis of Marine Insurance Clauses (1982), book 1 , The Institute Cargo Clauses

73. Marine Insurance Act , 1906 (6EDW.7.). chapter.41.Appendix -1- Study course. 190M/073.(1985). Marine under writing (CIITS). England: The Burling press (Cambridge) . Limited.

الدوريـــــــــــــــات

74. مجلة نقابة المحامين

75. محمدين ، جلال وفاء البدري ، (26/24 نيسان 2006)، دراسة مقدمة الى مؤتمر الجديد في مجال التأمين (الضمان) في لبنان والعالم العربي ، جامعة بيروت العربية .

المراجع الإلكترونية

76. www.iacs.org.uk
77. www.qadaya.net
78. www.adaleh.com
79. www.lloydslawreports.com

التشريعات

80. القانوني المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976.

81. قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972 .

82. قانون تنظيم أعمال التامين وتعديلاته رقم 33 لسنة 1999.

83. نظام الرسوم والعوائد والأجور للسلطة البحرية الأردنية رقم 167 لسنة 2003

84. قانون السلطة البحرية الأردنية لسنة 2006 .

85. قانون البينات الأردني.

86. المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الأردني.

87. قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906

88. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً (روتردام) 2009.

89. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) 1978(تُرسي هذه الاتفاقية التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 31 آذار/مارس 1978 نظاما قانونيا موحّدا ينظّم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا. وقد بدأ نفاذ الاتفاقية في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1992.

90. اتفاقية الأمم المتحدة لتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن (بروكسيل) 1924.